



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Submission of the
Canadian Trucking Association
National Provincial Standards Council

Canadian Trucking Association

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

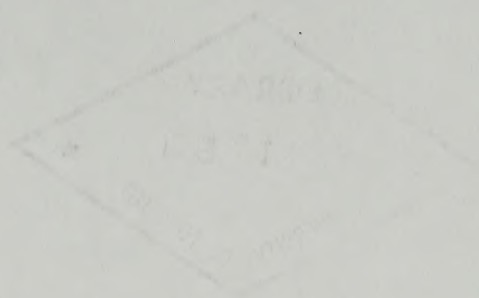


TABLE OF CONTENTS

Executive Summary	..... Page 1
Introduction	..... Pages 2-3

Item

1. Canadian Vehicle Safety Alliance Standards - Comments and Recommendations	..... Pages 4-5
2. Federal Energy Supply Allocation Plan: Potential Involvement of Provincial Regulatory Authorities	..... Pages 6-7
3. Uniform Commercial Vehicle Load Security	..... Pages 7-8
4. Uniform Domestic Bill of Lading	..... Pages 8-9
5. Joint CCMTA/RTAC Study on Commercial Vehicle Weights and Dimensions	..... Page 9
6. Changes to Over-Dimensional Truck Signs	..... Page 10
7. Provincial Fuel Tax Levels	..... Pages 10-11
Appendix	..... Pages 1-6

EXECUTIVE SUMMARY

One principal topic dealing with truck safety is addressed.

Canadian Vehicle Safety Alliance Standards

- Comments and Recommendations

In our 1980 submission, three principles were enunciated. Evidence suggests that these have not been observed. We reiterate the importance of embracing these principles in order to avoid needless expense and confusion.

Six other topics of importance are, in the interest of brevity, covered less extensively.

A commitment to co-operate with CCMTA is given.

INTRODUCTION

Canadian Trucking Association is a federation of seven provincial and regional trucking associations which, in turn, represent through their membership most of the "for-hire" industry in Canada.

The constituent associations of the Canadian Trucking Association are:

- Atlantic Provinces Trucking Association
- Trucking Association of Quebec, Inc.
- Ontario Trucking Association
- Manitoba Trucking Association
- Saskatchewan Trucking Association
- Alberta Trucking Association
- British Columbia Motor Transport Association

CTA's National Provincial Standards Council is charged with the responsibility of reviewing those provincial or federal policies or regulations which directly affect the carrier industry. A uniform national consensus over a wide spectrum of issues is essential in order that our industry, and the broad shipping community it serves, may operate at optimum efficiency.

As our industry grows in complexity and size, the role played by CCMTA is expanded, heightened and becomes even more indispensable.

The opportunity to make a submission before CCMTA is a highlight to which we look forward each year. And, of course, we are always pleased at any time to provide your committees and working groups with whatever information and assistance we can provide.

This year we address only one topic in detail; this has direct relevance to commercial truck safety: Canadian Vehicle Safety Alliance Standards - Comments and Recommendations.

We also address in somewhat less detail six other topics.

- 1) The Federal Energy Supply Allocation Plan; Potential Involvement of Provincial Highway Authorities
- 2) Uniform Commercial Vehicle Load Security
- 3) Uniform Domestic Bill of Lading
- 4) Joint CCMTA/RTAC Study on Commercial Vehicle Weights and Dimensions
- 5) Changes to Over-Dimensional Truck Signs
- 6) Provincial Fuel Tax Levels

We would stress that these six items are not necessarily of less importance than the one which is covered in detail.

1. CANADIAN VEHICLE SAFETY ALLIANCE STANDARDS - COMMENTS
AND RECOMMENDATIONS

In 1981 CTA submitted as part of its annual submission to CCMTA certain standards for vehicle inspection which we believe the industry required. These standards were constructed and compiled by a group composed of industry experts and vehicle manufacturers; we refer to these as the CTA Standards.

In March of 1982 we were advised that CCMTA's Working Group on Vehicle Standards and Inspection had recommended the acceptance of the Canadian Vehicle Safety Alliance Standards which we believe are based closely on those established by the Commercial Vehicle Safety Alliance.

We have now reviewed our technical recommendations from 1981 and have compared those to the standards which are outlined under the Canadian Vehicle Safety Alliance Standards. In the Appendix you will find our comments with respect to these comparisons. Where we have found shortcomings in both documents, we have outlined these as well.

We would again lay emphasis on the necessity of observing three principles to be applied to the whole question of vehicle inspection standards for commercial vehicle safety in Canada:

- 1) Reciprocity among jurisdictions
- 2) Recognition of self-inspection
- 3) Uniformity of standards

Anything less than this would be highly unsatisfactory.

In the Appendix, CTA's National Provincial Standards Council has provided a number of recommendations for technical standards; in a number of instances these are more stringent than those suggested by CVSA. If CTA's recommendations are incorporated into the technical vehicle standard, we would be pleased to accept that standard as a uniform minimum for our industry provided there is reciprocal recognition of inspections between and among jurisdictions.

In similar manner CTA would be pleased to accept, as a minimum, CVSA inspection procedures provided that our three cardinal goals enunciated above are achieved.

CCMTA will recognize the reasons for our emphasis on minimum standards. The Ontario Commission on Truck Safety is expected to make its report later this year. Recommendations arising from the report may establish standards at variance with those of CVSA.

2. FEDERAL ENERGY SUPPLY ALLOCATION PLAN: POTENTIAL INVOLVEMENT
OF PROVINCIAL REGULATORY AUTHORITIES

In our 1981 submission to CCMTA, CTA pointed out the important role provincial regulatory boards should play in the implementation stage of energy allocation and stressed the need for greater involvement by provincial authorities. There is one point, however, that we feel needs to be emphasized from our 1981 submission: the procedure for obtaining "new-to-industry" fuel entitlement for users with no base-history or for those carriers expanding their fleets.

Under prolonged allocation or rationing, the procedures applying entitlement for such carriers could have profound significance for the transportation industry.

Although it was CTA's understanding, based on past discussions with the Federal Energy Supplies Allocation Board, that the enabling legislation allowed no discretion for obtaining fuel entitlement, recent correspondence with the Minister of Energy, Mines and Resources indicates that under allocation ESAB will have discretion to limit new fuel entitlement in situations where ESAB is satisfied there is a "new requirement". This immediately poses the problem of how this discretion should be applied and under which criteria or guidelines.

At the same time, Provincial Boards will presumably be struggling with problems at the other end of the allocation spectrum when "for-hire" carriers may no longer be able to provide levels of service required pursuant to their operating authority. Indeed, grant of authority by provincial boards during allocation could be a major criterion associated with entitlement to additional fuel supply.

In view of these two elements, CTA feels that CCMTA must work with ESAB and the industry to develop standby entitlement criteria to handle this situation. It is noted that under the applicable legislation, federal agencies such as CTC are called upon to work with ESAB where required. The federal legislation cannot require provincial co-operation in the same manner so this must be forthcoming on a voluntary basis.

In light of the fragile political stability now evident among oil producing nations, and the recent recognition that Canada will not achieve energy self-sufficiency in the near or middle future, concern respecting allocation and rationing must be addressed.

In view of the foregoing we would urge CCMTA to establish a communication link with the Minister of Energy, Mines and Resources in order that these potential problems may be removed.

3. UNIFORM COMMERCIAL VEHICLE LOAD SECURITY

In February of 1980 CTA provided CCMTA's secretariat with a document entitled "Recommended Regulations for the Security of Loads" for consideration by the appropriate CCMTA Working Group. These recommendations were incorporated into our annual submission for the same year. Our Load Security Committee had created these recommendations in the hope that uniform standards might be established although it was recognized that specific regional and provincial needs might require additional regulatory requirements peculiar to one or more provinces.

We have noted with some dismay that regulatory differences among provinces have recently become evident, most noticeably between the basic and common requirement for British Columbia and Ontario.

As well as our concern over the direct negative effect these differences have for commercial vehicles operated between these two jurisdictions, we are fearful that this departure from a uniform standard may set a pattern of non-uniformity which may be followed in other provinces.

Following receipt of copies of the recently adopted B.C. regulations, we have reactivated our Load Security Committee and charged it with the task of comparing the differences which now regrettably appear between the regulations of these two provinces and CTA proposals.

We urge CCMTA to take due cognizance of these concerns for the purpose of correcting the dissimilarities which have become obvious, and rigorously defend against any further decay in the principle of uniformity in this important area.

4. UNIFORM DOMESTIC BILL OF LADING

We have previously submitted our industry's detailed views on this matter but disparities in provincial requirements have become evident since the uniform bill of lading was adopted in principle by CCMTA.

The Standards Council has charged its Bill of Lading Committee with the task of doing whatever is necessary to bring order out of the present unsatisfactory condition - unsatisfactory to both carriers and shippers. Our Bill of Lading Committee is currently engaged in preparing a background paper which will outline the differences which separate our views from those of the shipper. It is then hoped that subsequent meetings with shipping associations may bring about settlement and compromise on some of the minor points; we are not optimistic enough to believe that all contentious issues will be solved without third party intervention.

It may well be that the subject of the uniform bill of lading will appear as a major topic in our submission a year hence.

5. JOINT CCMTA/RTAC STUDY ON COMMERCIAL VEHICLE WEIGHTS AND DIMENSIONS

CTA notes with gratification the progress being made in this work and appreciates the leading roles played by provincial transport ministers and CCMTA.

It would be difficult to over-state the importance of the initiative. Efficient and economical truck transportation, whether intra or extra-provincial, is essential for the maintenance of Canada's social and economic standards and further industrial development.

The optimum use of scarce and non-renewable fuels requires maximum utilization of highway transport equipment with respect to both cube and gross weight capacity. In order to produce optimum efficiency, and thus the lowest possible unit cost of transportation, the trucking industry requires increased length limits in central Canada and higher gross weights in the western provinces. Extended vehicle configurations are, we believe, one of the means by which major advances in economical and efficient road transportation can be achieved.

Subject to the industry's ability to contribute financially, CTA pledges itself to co-operate wherever possible in this important work.

6. CHANGES TO OVER-DIMENSIONAL TRUCK SIGNS

We have only recently, and almost by accident, become aware of an initiative to change the signs to be carried on over-dimensional loads operating under permit.

CTA was brought into the discussion a few weeks ago when the initiative was well advanced and then only through indirect channels. We are disappointed that, in this instance, the normal procedures now established for liaison between CCMTA and CTA were not followed. We have referred this subject to our provincial associations for their consideration and they will report to the next Standards Council Meeting which is now planned for the latter part of October.

In the interim we will also be investigating any possible U.S. developments. Subsequent recommendations will take due regard of these and how best to mesh the U.S. requirements with Canadian should there be differences.

7. PROVINCIAL FUEL TAX LEVELS

Although CTA realizes that CCMTA officials are not involved in setting vehicle fuel taxes, we believe that the matter of fuel taxation is a question of prime importance to the future well-being of the "for-hire" trucking industry. Our purpose in broaching this subject is to raise the level of consciousness on this issue in the hope that provinces will take this matter under advisement.

Since the mid-1970's, with the exception of the last two years, revenues from road use have not kept pace with highway construction and maintenance costs. This situation changed when most provinces adopted the ad valorem fuel tax approach; this change, coupled with dramatic increases in energy prices in 1980 and 1981, has had an injurious effect upon our industry.

CTA feels that provincial governments should understand the negative implications and fundamental economic risks if governments impose open-ended taxes on petroleum users having a particular impact on specified segments of the commercial transportation industry, as well as the consuming public.

At the present time, governments collectively are taking off-the-top an average 60% of the retail selling price of gasoline and this runs as high as 72% in the province of Quebec with predictable consequences.

While the freight transportation industry is prepared to pay reasonable user taxes in line with the historical ratio that highway users have assumed, road user taxes that are tied to increases in world price as determined under the Alberta/Ottawa agreement, which in turn reflects OPEC price, is fast approaching the point of diminishing returns where serious intermodal implications arise. In the case of highway transport in particular, the inequitable and regressive nature of an open-ended tax regime is especially oppressive when, of necessity, virtually all consumer staples are moved by truck throughout the distribution system.

Serious distortions will begin to occur in the transportation distribution system, distortions which are not in the best interests of the consuming public and which could be counter-productive in maintaining the most efficient national transportation system possible.

We bring the matter to your attention in the hope that you, in turn, will present our concern to those directly responsible.

ALL OF WHICH IS RESPECTFULLY SUBMITTED,

CANADIAN TRUCKING ASSOCIATION
NATIONAL PROVINCIAL STANDARDS COUNCIL

CANADIAN VEHICLE SAFETY ALLIANCE STANDARDS - COMMENTS AND
RECOMMENDATIONS

1. Brake-Shoes, Linings and Pads

CVSA does not prohibit the use of shims between the brake-lining and the brake-shoe.

We recommend that shims should not be allowed for this use. In our 1981 submission, we recommended that a check be made

"...for the appearance of shims being used between the lining and the brake-shoe. Reject if shims are used between the lining and the shoe".

2. Tractor Protection Valve and Push, Pull Control Valve

CVSA has no minimum requirements respecting these items.

We recommend that the CTA standard as presented in our 1981 submission be adopted:

"Build up air pressure to approximately 100 psi. With the engine stopped, push in the trailer control valve and observe air pressure escaping through the emergency glad hand; also take note that there is no air pressure leakage through the service line glad hand. When gauge pressure has dropped to between 50-60 psi, the push-pull control valve should pop out, then close tractor protection valve and retain between 50-60 psi in power unit air system. Taking into consideration the different manufacturers' system designs, check the operation of the tractor protection air system as the design allows.

The performance is unsatisfactory if either the tractor protection control valve does not pop out at between 50-60 psi, retaining between 50-60 psi of air in the power unit system or, alternatively, air leakage is still noticeable at the emergency glad hand after the control valve has popped out".

3. Procedures For Checking Tie-Rods, Drag-Links and Steering Boxes

CVSA has no requirement respecting these procedures. Although we did not make any reference to this item in our 1981 submission, we would recommend the following procedure:

"Weight should be on front wheels when checking free play in tie-rods, drag-links and steering boxes. Weight should be off front wheels when checking steering or king pins".

4. Steering Wheel Diameter Lash

CTA, in its 1981 submission, proposed a standard for steering lash. This standard was based upon various steering wheel diameters and the maximum allowable lash for each.

The CVSA standard (Item 7.b.) addresses the same topic through a different procedure:

"If total movement of more than 30 degrees is required at the steering wheel rim before the front wheels move when the wheels are initially in the straight-ahead position".

CTA believes the CVSA standard is better than that proposed in our 1981 submission. We would therefore recommend the CVSA standard but would urge the addition of the following four words after "position" - "and on the ground".

5. Tire Wear Standards

Whereas CVSA specifies a minimum of $2/32$ " of tread for front tires, CTA reiterates its 1981 submission that:

"The tires should be rejected if, on the front tires, there is less than $4/32$ " of tread and, on rear tires, less than $2/32$ " of tread".

In our 1981 submission we urged rejection if tire pairs were mismatched by size. At that time we did not offer any empirical standard.

We now recommend that pairs of tires be rejected if one of a pair should vary in diameter from the other of the pair by more than $1/2$ ".

6. Fifth-Wheel

6a) Although CTA agreed with the CVSA standard of 1 " in 1981, further consideration leads us to believe this is too tolerant and we now recommend $1/2$ ".

6b) CTA believes and recommends that there should be no observable motion in the bolts, nuts, welds or brackets of fifth-wheel mountings. Movement between pins and bushings and/or

bushings and brackets should not exceed 1/4 ". The weight of the trailer will keep the fifth-wheel sitting on the brackets and the draw-bar loads will still be taken by the brackets as well as the pins.

7. Brake Adjustment

CTA accepts all but one of the CVSA standards. The exception is to be found in CVSA Item 1.a. and is in reference to the readjustment limits for maximum stroke. Type E shows 2-1/4 ". This may be a typographical error; we would recommend 1-3/8 ".

8. Brake Hoses

CVSA Item 4.c. now reads in part: "Has connecting line or tubes not properly attached or supported...".

CTA recommends the word "properly" be removed. Such a removal would relieve inspectors from making an arbitrary decision.

9. Brake Drums and Discs

We recommend that Item 5.a. be removed from CVSA standards.

We note that Item 6.c., which deals with petroleum contamination of brake shoes and linings, is similar to 5.a. and, since contamination of the shoes, linings or pads would immediately affect the drums or discs, Item 5.a. is superfluous.

..... Page 5

10. Wheel Bolts, Nuts or Clamps

With one exception, CTA accepts the CVSA standards.

CVSA Item 8.d. now says: "Two or more of the wheel bolts, nuts or clamps are loose, broken, missing or mismatched".

CTA recommends that the sentence should read as follows: "Two or more of the wheel bolts, nuts or clamps are loose, broken or missing".

As justification for our recommendation to remove the words "or mismatched", we would point out that in areas remote from urban supply centres it is sometimes difficult to maintain matched sets.

OUT OF SERVICE CRITERIA

11. Ball and Socket Joints

CTA's 1981 submission and the present CVSA standards both call for 1/2 ". Further consideration leads CTA to believe that 1/2 " is too tolerant.

We would now urge that this standard be reduced to 3/8 ".

12. Drawbars and Fifth-Wheels

12a) CTA and CVSA have both agreed in the past on a standard of 1 " maximum play between the upper and lower halves of the fifth-wheel.

..... Page 6

We believe this is overly tolerant and would now recommend 3/4 ".

12b) CTA believes that the tolerance outlined in CVSA Item 8.b. is too great and recommends a reduction from 1 " to 3/4 ".



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Mémoire du
Conseil national provincial des normes de
l'Association canadienne du camionnage

Association canadienne du camionnage

Charlottetown (I.-P.-E.)
du 15 au 17 juin 1982



TABLES DES MATIERES

SommairePage 1

IntroductionPage 2

Sujet

1. Commentaires et recommandations - L'Alliance des
véhicules commerciauxPage 4

2. Le plan fédéral de la répartition des approvisionne-
ments de l'énergie: Implication possible des
autorités provinciales de réglementationPage 5

3. L'uniformité dans la sécurité du chargement des
véhicules commerciauxPage 7

4. Connaissance uniforme CanadienPage 8

5. Etude conjointe de la CCATM/ARTC concernant les
poids et dimensions des véhicules commerciauxPage 8

6. Modifications dans les panneaux d'affichage pour
camions de dimensions excessivesPage 7

7. Niveaux de taxe provinciale sur le carburantPage 10

AnnexePage 1 - 6

SOMMAIRE

Un sujet principal touchant la sécurité du camionnage est traité dans ce mémoire.

Commentaires et recommandations

L'Alliance de la sécurité des véhicules commerciaux

Lors de notre mémoire de 1980, trois principes furent énoncés. Tout semble indiquer que ces principes n'ont pas été respectés. Nous réitérons l'importance de ces principes si l'on veut éviter les dépenses inutiles et la confusion.

Le mémoire traite aussi brièvement de six autres sujets importants.

L'ACC s'engage à coopérer avec la CCATM.

INTRODUCTION

L'Association canadienne du camionnage est une fédération qui regroupe sept associations provinciales et régionales de camionnage. A leur tour, ces associations représentent, par l'entremise de leurs membres, la majorité de l'industrie du camionnage "public" au Canada. Les associations que regroupe l'Association Canadienne du camionnage sont les suivantes:

- L'Association du camionnage de la Colombie Britannique
- L'Association du camionnage de l'Alberta
- L'Association du camionnage de la Saskatchewan
- L'Association du camionnage du Manitoba
- L'Association du camionnage de l'Ontario
- L'Association du camionnage du Québec Inc.
- L'Association du camionnage des provinces de l'Atlantique

Le Conseil National/Provincial des Normes de l'ACC est chargé d'examiner les politiques et règlements provinciaux ou fédéraux qui touchent directement l'industrie du transport. Un consensus national sur une vaste gamme de questions est essentiel si l'on veut que notre industrie ainsi que la vaste communauté d'expéditeurs puissent opérer avec la meilleure efficacité possible.

A mesure que la complexité, l'ampleur et l'importance nationale de notre industrie s'accroissent, le rôle que joue la CCATM s'élargit, prend de l'importance et devient encore plus indispensable.

A chaque année, nous anticipons avec plaisir l'occasion de faire une présentation devant la CCATM. De plus, nous apprécions toutes les occasions qui nous sont données de fournir les renseignements et d'apporter l'aide nécessaire à vos Comités et Groupes de travail.

Cette année, nous traitons seulement d'un sujet en détail, lequel touche directement la sécurité des véhicules commerciaux: Commentaires et recommandations - L'Alliance de la sécurité des véhicules commerciaux.

De façon moins détaillée, nous traitons de six autres sujets:

- 1) Le Plan fédéral de la répartition des approvisionnements de l'énergie; l'implication possible des autorités provinciales de réglementation.
- 2) L'uniformité dans la sécurité du chargement des véhicules commerciaux.
- 3) Le connaissance uniforme.
- 4) L'étude conjointe de la CCATM/ARTC concernant les poids et dimensions des véhicules commerciaux.
- 5) Modifications dans les panneaux d'affichage pour camions de dimensions excessives.
- 6) Niveaux de taxe provinciale sur le carburant.

Nous tenons à souligner que ces six sujets ne sont pas nécessairement moins importants que celui que nous traitons en détail.

1.

COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS
L'ALLIANCE DES VEHICULES COMMERCIAUX

En 1981, dans le cadre de sa présentation annuelle à la CCATM, l'ACC présentait certaines normes d'inspection des véhicules qu'elle croyait nécessaires à l'industrie. Ces normes furent élaborées et recueillies par un groupe d'experts provenant de l'industrie et de fabricants de véhicules; nous y référons comme étant les "Normes de l'ACC".

En mars 1982, nous avons été avisé que le Groupe de travail de la CCATM sur l'inspection et les normes des véhicules avait recommandé que les normes de l'Alliance canadienne sur la sécurité des véhicules soient acceptées; nous croyons que ces normes se rapprochent de celles établies par l'Alliance de la sécurité des véhicules commerciaux.

Nous avons examiné les recommandations que nous avons formulé en 1981 et les avons comparées avec les normes techniques élaborées dans les normes de l'Alliance canadienne sur la sécurité des véhicules. Vous trouverez à l'annexe nos commentaires relatifs à ces comparaisons. Lorsque nous avons constaté des lacunes dans les deux documents nous les avons également soulignées.

Nous tenons à signaler encore une fois, la nécessité de respecter trois principes relatifs à la question des normes d'inspection des véhicules en ce qui concerne la sécurité des véhicules commerciaux au Canada:

- 1) La réciprocité entre juridictions
- 2) L'acceptation de l'auto-inspection
- 3) L'uniformité des normes

Toute chose inférieure à ces trois principes sera jugé insatisfaisante.

Vous trouverez à l'annexe les recommandations techniques du Conseil des Normes, dans plusieurs cas, ces normes sont plus rigides que celles proposées par l'ACSV. Si nos recommandations sont incorporées aux normes techniques nous accepterions ces normes comme un minimum uniformisé pour notre industrie, pourvu qu'il y ait une reconnaissance réciproque des inspections entre les juridictions.

L'ACC accepterait les procédures d'inspections de l'ACSV pourvu que les trois principes fondamentaux énumérés ci-haut soient atteints.

Le rapport de la Commission d'enquête ontarienne sur la sécurité des camions devant être produit au cours de l'année, et étant donné que ce rapport peut contenir des recommandations qui varient des normes de l'ACSV, nous sommes certains que la CCATM reconnaîtra les raisons de notre insistance sur le principe: normes minimales.

2. LE PLAN FEDERAL DE LA REPARTITION DES APPROVISIONNEMENTS DE L'ENERGIE: IMPLICATION POSSIBLE DES AUTORITES PROVINCIALES DE REGLEMENTATION

Lors de sa présentation devant la CCATM en 1981, l'ACC a souligné le rôle important que devrait jouer les organismes provinciaux de réglementation dans la mise en vigueur de la répartition de l'énergie et a mis l'accent sur le fait que les autorités provinciales devraient être impliquées de plus près dans cette question. Nous aimerions cependant mettre plus d'emphasis sur un point que nous avons soulevé lors de notre présentation de 1981, notamment les procédures "d'ayant-droit" de carburant pour les "nouveaux usagers" dans l'industrie qui n'ont pas de base d'utilisation établie, ainsi que pour les transporteurs qui élargissent leurs opérations.

Advenant une répartition ou un rationnement prolongé, les procédures établissant les "ayant-droits" de ces transporteurs pourraient avoir de sérieuses répercussions sur l'industrie du transport.

Selon les pourparlers que l'ACC avait tenus avec le Conseil fédéral de répartition de l'approvisionnement de l'énergie, notre compréhension était que les lois envisagées n'admettaient aucune latitude concernant les

"ayant-droits" de carburant. Cependant, dans une récente correspondance avec le Ministre d'énergie, mines et ressources, ce dernier indique que le Conseil jouira d'une certaine latitude lui permettant de limiter les nouveaux "ayant-droits" lorsqu'il est convaincu qu'il existe une nouvelle exigence. Un problème surgit immédiatement quant à l'application de cette latitude ainsi que des critères et des lignes directrices qui la régit.

Nous supposons que les Conseils provinciaux devront également avoir à régler d'autres problèmes de répartition, alors que certains transporteurs "publics" ne pourront fournir le niveau de service requis en vertu de leurs permis d'opérations. De fait, l'octroi de permis par les organismes provinciaux lors de la répartition pourrait constituer l'un des principaux critères donnant droit à un approvisionnement supplémentaire de carburant.

Compte tenu de ces deux éléments, l'ACC est d'avis que la CCATM doit collaborer étroitement avec le Conseil fédéral de répartition et l'industrie, afin d'élaborer des critères provisoires "d'ayant-droits" à l'égard de cette situation. En vertu de la loi actuelle, les agences fédérales telle la CCT sont appelées à collaborer avec le Conseil fédéral de répartition lorsque nécessaire. Les lois fédérales ne peuvent exiger la coopération des provinces d'une même façon, il faut donc que cela se fasse volontairement.

Compte tenu d'une part, de l'instabilité politique manifeste au sein des pays producteurs de pétrole et d'autre part, de la récente acceptation du fait que le Canada n'atteindra pas l'auto-suffisance en matière d'énergie dans un avenir rapproché ou à moyen terme, il faut se pencher sur la question de la répartition et du rationnement.

Par conséquent, nous insistons auprès de la CCATM pour qu'elle établisse un lien de communication avec le Ministre d'énergie, mines et ressources en vue de solutionner ces problèmes éventuels.

3. L'UNIFORMITE DANS LA SECURITE DU CHARGEMENT DES VEHICULES COMMERCIAUX

En février 1980, l'ACC a remis au secrétariat de la CCATM un document intitulé: "Règlements recommandés concernant la sécurité du chargement" afin que le Comité de travail pertinent de la CCATM puisse le considérer. Ces recommandations furent incorporées cette même année dans notre présentation annuelle. Notre Comité sur la sécurité du chargement avait élaboré ces recommandations dans l'espoir qu'une seule série de normes soit établie, bien que l'on reconnaissait les besoins particuliers des régions et des provinces et que des normes supplémentaires particulières à une ou plusieurs provinces seraient nécessaires.

Nous avons été surpris de prendre connaissance des différences dans la réglementation qui ont surgi récemment surtout entre les exigences fondamentales et communes de la Colombie Britannique et de l'Ontario. Non seulement sommes-nous préoccupés par les effets néfastes directs que ces différences ont sur les véhicules commerciaux opérant entre ces deux juridictions, mais nous craignons que cette dérogation à la normalisation commune pourrait établir une situation de non-uniformité qui se répandrait aux autres provinces.

Après avoir reçu des exemplaires des règlements que la Colombie Britannique a adopté récemment, nous avons remis en opération notre Comité sur la sécurité du chargement et l'avons mandaté d'analyser les différences regrettables qui existent entre les deux provinces et les propositions de l'ACC.

Nous encourageons la CCATM à prendre pleinement connaissance de ces préoccupations afin de corriger les différences évidentes et de prohiber toute détérioration supplémentaire du principe d'uniformité dans ce domaine.

4. CONNAISSANCE UNIFORME CANADIEN

Nous avons déjà présenté les opinions de l'industrie à ce sujet mais certaines disparités dans les exigences provinciales ont surgi depuis l'adoption en principe par la CCATM d'un connaissance uniforme.

Notre Conseil des Normes a assigné au Comité du connaissance uniforme la tâche difficile de prendre toutes les mesures possibles pour corriger cette situation qui n'est pas favorable ni aux transporteurs, ni aux expéditeurs. Le Comité du connaissance uniforme rédige présentement un document technique qui fera état des différences entre nos opinions et celles des expéditeurs.

On espère que lors de réunions subséquentes avec les associations d'expéditeurs, nous puissions nous entendre sur certaines questions mineures; nous ne sommes pas par contre assez optimistes pour croire que tous les points en litige pourront être résolus sans l'intervention d'une tierce partie.

Il est fort probable que le sujet du connaissance uniforme fasse l'objet de discussions détaillées dans notre présentation de l'an prochain.

5. ETUDE CONJOINTE DE LA CCATM/ARTC CONCERNANT LES POIDS ET DIMENSIONS DES VEHICULES COMMERCIAUX

L'ACC reconnaît avec plaisir les progrès réalisés dans cet important travail et apprécie les rôles importants qu'ont joué les Ministres provinciaux des transports et la CCATM.

Il serait difficile de passer sous silence l'importance de cette initiative. Le Canada afin de maintenir ses standards économiques et sociaux, et de promouvoir son développement industriel, a besoin d'une industrie du camionnage en bonne santé.

L'emploi optimal de carburant en quantité limitée et non-renouvelable demande une utilisation maximale de l'équipement du transport routier.

Pour être des plus efficaces et par surcroît, pour garder le coût des transports au plus bas niveau possible, l'industrie du camionnage demande que les longueurs de véhicules permises soient augmentées dans les provinces centrales, et que les poids bruts soient haussés dans les provinces de l'ouest. Le prolongement des véhicules est, nous le croyons, l'un des moyens par lequel des progrès majeurs peuvent être réalisés pour obtenir un transport routier efficace et économique.

Dépendant des possibilités financières de l'industrie, l'ACC s'engage à coopérer dans cette importante étude.

6. MODIFICATIONS DANS LES PANNEAUX D'AFFICHAGE POUR CHARGEMENTS DE DIMENSIONS EXCESSIVES

Récemment, nous avons pris connaissance plus ou moins par accident, d'une initiative visant à changer les panneaux d'affichage pour le transport des chargements de dimensions excessives qui sont autorisés.

L'ACC a été indirectement invité à participer aux discussions il y a quelques semaines à peine, alors que ce projet était déjà bien avancé. Nous sommes déçus du fait que la procédure normale de liaison entre la CCATM et l'ACC n'a pas été suivie à ce sujet. Nous avons soumis la question à nos associations provinciales qui feront rapport au Conseil des Normes lors de la réunion prévue vers la fin d'octobre.

Dans l'entrefait nous enquêterons sur l'évolution américaine. Nos recommandations éventuelles tiendront compte de cette évolution ainsi que de la meilleure façon de marier les exigences américaines avec les exigences canadiennes advenant que des différences existent.

7. NIVEAUX DE TAXE PROVINCIALE SUR LE CARBURANT

L'ACC se rend compte que la CCATM ne participe pas à la fixation des taxes sur le carburant des véhicules; cependant, nous croyons que cette situation est très importante au bien-être éventuel de l'industrie du camionnage "public". Si nous abordons ce sujet c'est dans le but de sensibiliser les provinces sur cette question afin qu'elles la considèrent.

Hormis les deux dernières années, les revenus d'utilisation des routes n'ont pas, depuis le milieu des années '70, suivi le rythme de croissance des coûts de construction et d'entretien des grandes routes. Cette situation a changé lorsque la plupart des provinces ont adopté la taxe de carburant "ad valorem". Cette situation jumelée à l'augmentation en flèche du coût de l'énergie en 1980 et en 1981, a eu des effets néfastes sur notre industrie.

L'ACC est d'avis que les gouvernements provinciaux devraient se rendre compte des répercussions néfastes et des risques économiques fondamentaux possibles s'ils imposent une taxe illimitée aux usagers du pétrole et que cela aurait une répercussion particulière sur certains secteurs de l'industrie du transport ainsi que sur les consommateurs en général.

A l'heure actuelle, les gouvernements ensemble prélèvent à l'origine en moyenne 60% du prix de vente en détail de la gazoline et ce chiffre peut aller jusqu'à 72% dans la province de Québec avec les conséquences prévisibles.

L'industrie du transport de fret est prête à payer des taxes raisonnables d'usagers en proportion avec ce qu'elle a payé dans le passé; cependant, la taxe d'usagers qui est maintenant fondée sur le prix international du pétrole tel que déterminé en vertu de l'accord entre l'Alberta et Ottawa (qui reflète les prix de l'OPEP) atteint un tel point de diminution dans les profits que des répercussions sérieuses entre les modes de transport surgissent. Dans le cas du transport routier en particulier, l'injustice

et la nature régressive d'un régime de taxe illimitée est particulièrement oppressive lorsque pratiquement toutes les denrées des consommateurs sont transportées par camions.

De sérieuses déformations surgiront dans le système de distribution par transport, et celles-ci ne sont pas dans l'intérêt du consommateur et vont à l'encontre du maintien d'un système de transport national le plus efficace.

Nous attirons votre attention sur cette question en espérant que vous ferez part de nos préoccupations à ceux qui en sont directement responsables.

LE TOUT RESPECTUEUSEMENT SOUMIS

LE CONSEIL NATIONAL PROVINCIAL DES NORMES
DE L'ASSOCIATION CANADIENNE DU CAMIONNAGE

NORMES DE L'ALLIANCE CANADIENNE SUR LA SECURITE DES VEHICULES
COMMENTAIRES ET RECOMMANDATIONS

1. Sabots de freins, garnitures et coussinets

L'Alliance canadienne de sécurité des véhicules n'interdit pas l'utilisation de sabots entre la garniture de freins et le sabot de freins.

Nous recommandons que les calles de support ne devraient pas être permis à cette fin. Dans notre mémoire de 1981, nous recommandons qu'une vérification soit faite:

"... pour l'apparition de calles de support employées entre la garniture et le sabot de frein. Rejeter si les calles de support sont employées entre la garniture et le sabot".

2. Soupape de protection et soupape de contrôle

L'ACSV n'a aucune norme minimale touchant ces items.

Nous recommandons que les normes de l'ACC telles que présentées dans notre mémoire de 1981 soient acceptées:

"Faire monter la pression de l'air jusqu'à approximativement 100 psi lorsque le moteur est arrêté, poussez dans la soupape de contrôle de la remorque et observez la pression d'air qui s'échappe du boyau connecteur d'urgence entre la remorque et le tracteur; observez s'il n'y a pas de fuite d'air par le

boyau connecteur de service reliant la remorque et le tracteur. Quand l'indicateur de pression a tombé entre 50 et 60 psi, la soupape de contrôle devrait sortir, fermez alors la soupape de protection et maintenez entre 50 et 60 psi dans le système d'air de l'unité motrice. Il faut aussi prendre en considération les différents modèles des manufacturiers, vérifiez le fonctionnement du système protecteur d'air pour le tracteur tel que spécifié par le modèle.

La performance est insatisfaisante si la soupape de protection ne sort pas entre 50 et 60 psi, tout en gardant entre 50 et 60 psi d'air dans le système d'unité motrice, ou, alternativement, on s'aperçoit qu'il existe une fuite d'air au boyau connecteur d'urgence entre la remorque et le tracteur après que la soupape de contrôle est sorti."

3. Procédures pour vérifier les barres d'accouplement, les barres de direction et les boîtes de direction

L'ACSV n'a pas d'exigences en ce qui a trait à ces procédures. Bien que nous n'ayons fait aucune référence dans notre mémoire de 1981, nous aimerions recommander les procédures suivantes:

"Le poids devrait être sur les roues avant lorsque l'on vérifie le jeu dans les barres d'accouplement, les barres de direction et les boîtes de direction. Le poids ne devrait pas être sur les roues avant quand l'on vérifie la direction et les chevilles d'attelage".

4. Le mouvement diamétrique du volant

L'ACC dans son mémoire de 1981, a proposé une norme concernant le mouvement du volant. Cette norme est basée sur différents diamètres de volants et sur le mouvement maximum permis selon chaque diamètre.

Les normes de l'ACSV (item 7.6) touchent le même sujet mais d'une façon différente:

"Si un jeu total de 30° est nécessaire à la jante du volant avant que les roues avant ne bougent quand les roues sont initialement dans une position droite".

L'ACC croit que la norme de l'ACSV est supérieure à celle que nous avons proposé dans notre mémoire de 1981. Nous aimerions par conséquent recommander la norme de l'ACSV mais nous vous exhortons d'ajouter les trois mots suivants après le mot "droite" - "et au sol".

5. Les normes d'usure des pneus

Alors que l'ACSV spécifie un minimum de $2/32''$ pour la semelle des pneus avant, l'ACC réitère sa recommandation sur le sujet que:

"Les pneus devraient être rejetés si, sur les pneus avant il y a moins que $4/32''$ de semelle et sur les pneus arrières moins de $2/32''$ de semelle.

Dans notre mémoire de 1981, nous insistions que si les pneus étaient de tailles différentes, ils soient rejetés. Nous n'offrions alors aucune norme spécifique.

Nous recommandons maintenant que les paires de pneus soient rejetées si l'un des pneus diffère en diamètre de l'autre pneu par plus de 1/2".

6. Table d'accouplement

6 a) Bien que l'ACC était d'accord avec la norme de l'ACSV en 1981, une reconsidération de notre position nous porte à croire que cette norme est trop tolérante et nous recommandons maintenant 1/2".

6 b) Le mouvement entre les attaches et les manchons et/ou les manchons et les supports ne devraient pas dépasser 1/4". Le poids de la remorque gardera stable la table d'accouplement sur les supports et les charges de la barre d'attelage seront prises par les supports autant que par les attaches.

7. Ajustement des freins

L'ACC accepte toutes les normes de l'ACSV concernant cet item, sauf une. Cette exception se retrouve à l'item 1.a des normes de l'ACSV et est relié à la limite de réajustement pour un coup maximum. Le type E montre 2-1/4". Il se peut qu'il s'agisse là d'une erreur typographique; nous recommandons 1-3/8".

8. Boyaux de freins

L'item 4.c des normes de l'ACSV se lit comme suit: "A des lignes connectrices ou des tubes qui ne sont pas attachés ou supportés de façon appropriée..." .

L'ACC recommande que les mots "de façon appropriée" soient enlevés. Le tout dans le but d'éliminer des décisions arbitraires de la part des inspecteurs.

9. Freins à tambours et à disques

Nous recommandons que l'item 5.a des normes de l'ACSV soit enlevé.

Nous notons que l'item 6.c qui traite de la souillure huileuse des sabots de freins et des garniture est identique à l'item 5.a, vu que la souillure des sabots, des garnitures et coussinets affecterait immédiatement les tambours et les disques. L'item 5.a est donc superflu.

10. Boulons, noix et crampons

A une exception près, l'ACC accepte les normes de l'ACSV.

L'item 8.d des normes de l'ACSV dit que:

"Deux ou plus des boulons de roues, noix ou crampons sont mal assujettis, défectueux ou manquants".

Nous aimerions vous souligner que dans les régions éloignées des grands centres urbains, il est parfois difficile de maintenir des paires qui soient identiques.

CRITERES DE MISES HORS D'USAGE

11. Les billes et joints à rotules

Et les Normes de l'ACC et celles de l'ACSV requièrent 1/2". Nous croyons après reconsidération que 1/2" est trop tolérant.

Nous insistons maintenant que cette norme soit réduite à 3/8".

12. Barres d'attelage et tables d'accouplement

12 a) Et l'ACC et l'ACSV étaient d'accord pour une norme de 1" de jeu au maximum entre les moitiés inférieures et supérieures de la table d'accouplement.

Nous croyons que celà est trop tolérant et nous aimerions maintenant recommander 3/4".

12 b) L'ACC croit qu'il y a une trop grande tolérance démontrée dans l'item 8.b des normes de l'ACSV et nous recommandons une réduction de 1" à 3/4".



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Articulated Transit Buses in Canada
A Proposal to Remove Regulatory Restrictions
by the
Canadian Urban Transit Association

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

INTRODUCTION

The Canadian Urban Transit Association represents urban transit operators, from across Canada. CUTA's 73 member operators serve nearly 14 million Canadians and operate 700 million kilometers of service annually. Most of this service is by diesel transit buses and in 1981 over 8,000 buses were used in peak services.

Urban transit services are labour intensive. About 70 percent of transit employees are vehicle operators. With increasing operating and capital costs, measures to increase the efficiency and productivity of transit operations are continually being investigated, tested and implemented. Articulated buses, because of their greater capacity, offer the potential to reduce operating costs and to offer higher levels of service. Because of their length, they are prohibited from use by regulations in many provinces. The purpose of this submission is to achieve the removal of regulatory restrictions to articulated buses.

WHY ARTICULATED BUSES

Because of their extra length, articulated buses can carry roughly 50% more passengers than the conventional 40ft (12.1 m) transit bus now used by most Canadian cities. Since over 70% of urban transit's operating costs are for operator wages, the use of vehicles with greater capacity will offer cost reductions. Because of their larger capacity, it is generally accepted that 2 articulated buses can do the work of 3 standard buses. The resulting savings can be used to reduce operating budget or to offer higher levels of service. Articulated buses are also more energy efficient on a per passenger basis.

MARKET FOR ARTICULATED BUSES

Articulated buses are ideal for use on transit routes with frequent service. The carrying capacity of standard buses on routes with headways of 10 minutes or less can be provided with 2/3 as many articulated buses still offering an acceptable service frequency. Studies done in 1978 and 1979 estimated that there is application for articulated buses in cities of over 100,000 population and that in Canada, this market represents between 1,000 and 1,200 buses. More recent statistics would suggest that the market could approach 1500 including articulated trolley coaches.

In Europe, articulated buses are more common, between 16 and 50% of urban buses are articulated.

General Motors of Canada is now manufacturing articulated buses at it's London, Ontario plant and the Province of Ontario is funding a demonstration project to introduce over 50 of these in 4 Ontario cities beginning this year. Interest in these buses is increasing in all parts of Canada. Over 500 are now in use in the United States.

Attached as appendix I is a brochure describing the features of the General Motors of Canada Articulated Bus. It is typical, in dimensions at least, of articulated buses. Traction is through the rear axle and the bus is equipped with an anti-jackknife device which limits the angular motion to plus

or minus 1½ degrees at highway speed. Tire and axle loadings are identical to existing buses.

The rear section is permanently attached to the front and should not be considered as a 'trailer' in a regulatory sense. The bus should be considered as a long single unit with an articulated joint for easier maneuvering.

REGULATORY RESTRICTIONS

Most provincial legislation governing the maximum weight and dimensions permissible for highway vehicles, do not allow for articulated buses. Table 1 indicates the maximum bus dimensions allowed for buses in each province as of 1979. Amendments to these laws to allow articulated buses are necessary because of length restrictions and since these vehicles are designed to turn within a dynamic envelope that is not hazardous to other road users, the Association sees no justification to preclude their use in Canada. The Canadian produced bus complies with all Federal Motor Vehicle Safety Act and imported vehicles can, with minor modifications, meet the requirements of the Act.

Ontario recently revised its Highway Traffic Act to allow for articulated buses and other provinces are encouraged to do the same.

Since articulated buses handle just as easily as regular buses, existing licencing procedures for the operators of existing buses should be maintained.

RECOMMENDATION

The Canadian Urban Transit Association recommends the following:

- a) all provinces should review their legislation to determine if it prohibits the operation of articulated buses.
- b) CCMTA should encourage the adoption of legislation by each province which would exempt articulated buses from the maximum bus length specified in their legislation.
- c) every effort should be made to have this revised legislation in force by the end of 1982.

MAXIMUM BUS DIMENSIONS⁽¹⁾

TABLE 1

Province	Length ⁽²⁾	Width ⁽³⁾	Height
Alberta	12.5m (40')	8'6" (2.6m)	13'6" (4.15m)
British Columbia	41' (12.5m)	102.36" (2.6m)	13.5' (4.12m)
Manitoba	40' (12.5m)	102" (2.6m)	13'6" (4.5m)
New Brunswick	35' ⁽⁴⁾ 45' ⁽⁵⁾	102"	13'6"
Newfoundland	40'	102" (2.6m)	13'6" (4.1m)
Nova Scotia	40' 65' ⁽⁶⁾	102"	13.5'
Ontario	41', 1/8"	102 23/64"	13' 7 3/8"
Prince Edward Island	40'	8.5'	14.5'
Quebec	40'	8.5'	13.5'
Saskatchewan	40'	102"	13.5'

(1) Expressed in the units appearing in the legislation or other documentation provided by each province.

(2) For a single unit not including energy-absorbing bumpers

(3) Not including mirrors.

(4) 2-axle.

(5) 3-axle.

(6) Total length for 2 combinations of units.

Source - A feasibility study of the Introduction of Larger Capacity Intercity Buses - Transport Canada

The New Look Articulated Coach

While retaining the best of the popular New Look performance features, the 60 foot articulated coach introduces a unique "pusher-type" turntable arrangement designed for safe, reliable handling and traditional ease of maintenance.

The design of the fully-controlled turntable allows placement of the Detroit Diesel Allison 8V-71N power plant and V735 transmission in the familiar rear compartment location. Utilizing hydraulic cylinders and a hydraulic accumulator along with steering and articulation sensors, the system is able to:

- limit relative angular motion between front and rear sections to less than 7 degrees at normal speeds in a straight direction.
- provide full damping action to restrict angular motion to $\pm 1\frac{1}{2}$ degrees at highway speeds.
- ensure acceptable articulation angle for anti-jackknife control.

The arrangement also allows a turning radius of 43' 9", eliminating the need for a steered rear axle. The coach tracks fully within its outer turning radius with no rear section swing-out.

The new design features two-piece windshield construction, curved only in the vertical plane to reduce reflection and interior glare. By squaring the front end, the design provides space for a 42" dual stream entrance door without reducing seating capacity or increasing front-end overhang. The centre and rear exit doors provide a clear opening of 45", with each half of the door independently operated by treadle controls.

Additional technical advances in the articulated design include:

- a Telma Model 170 retarder using the eddy current principal to assist braking and extend brake life.
- a Bennett electric-hydraulic transmission shifter, eliminating the normal shift tower and improving access to the driver's seat.
- a large capacity, fuel-fired Webasto auxiliary booster heater supplementing two conventional main heating systems, the driver's heater and the defroster as required.

Contact your General Motors sales representative for complete information on the New Look 60' Articulated Coach, the new generation in transit performance and productivity.

TECHNICAL SPECIFICATION

TA60102N

Specifications for articulated coach as delivered to Province of Ontario

POWER TRAIN

Engine - DDA 8V - 71N
HP - 255 HP @ 2000 RPM
Torque - 730 ft. lbs. @ 1200 RPM
Displacement - 568 cu. in.
No. of cylinders - 8
Transmission - DDA Automatic
Gears - 3 forward, 1 reverse
Angle of drive - 63 deg.
Fuel tank - 125 imp. gal.

SUSPENSION

Front axle - Rockwell reverse Elliot
Middle axle - Modified Rockwell full-floating
Rear axle - Rockwell full-floating
Brakes - Dual air brake system
Type 20 front chambers
Type 30 middle and rear

Brake area

Front - 294 sq. in.
Middle - 588 sq. in.
Rear - 588 sq. in.

Shock absorbers - 6 double acting
Suspension - 4 radius rods at each axle
- Full air suspension

AIR SYSTEM

Air Compressor - Bendix-Westinghouse
Tu-Flo 700
15.5 CFM at 1250 RPM
D-2 air governor

Reservoirs - 7 total capacity, 10,650 cu. in.
Air springs - single convolute, Air bellows
Levelling valves - 1 front, 2 middle, 2 rear

DOORS

Front - 2 section "slide-glide", clear opening - 42.3" x 79.8"
Middle - 2 section, treadle operated, clear opening - 45.1" x 77.0"

Rear - 2 section, treadle operated, clear opening - 45.1" x 77.0"

Step Height

Front 13.1 in.
Middle, Rear 15.7 in.

Riser Height

Front 10.0 in. (2)
Middle 9.6 in. (2)
Rear 10.6 in. (2)

DIMENSIONS

Length - 60 ft.
Width - 102 in.
Height (Max.) - 121.5 in.
Headroom - front 78.5 in. - rear 76.5 in.
Aisle width - 26.0 in.
Wheelbase
1st to middle axle - 235 in.
Middle axle to last - 281.7 in.
Turning circle - 43 ft. 9 in.
Weight - 33,260 lbs.

ELECTRICAL

Batteries - Globelite 204 amp. hr. (2)
Starter - Delco 40-MT type 350
Generator - Delco brushless AC type

HEATING AND VENTILATING

Heating - underfloor hot water, forced air - 114,000 BTU
Dash heater and defroster - 41,000 BTU
Booster unit - Webasto fuel fired heater, 80,000 BTU - Sep 25 gal tank

DESTINATION SIGN

Opening 8 in. x 52 in.
Illuminated - electrically operated

STEERING GEAR

Gear Saginaw No. 572-D-1 recirculating ball
Ratio - 25.6:1

WINDOWS

Windows - 10 fully opening
Standee windows - full length
Windshield - 2 pc. curved
Rear window - 1 pc. safety float glass

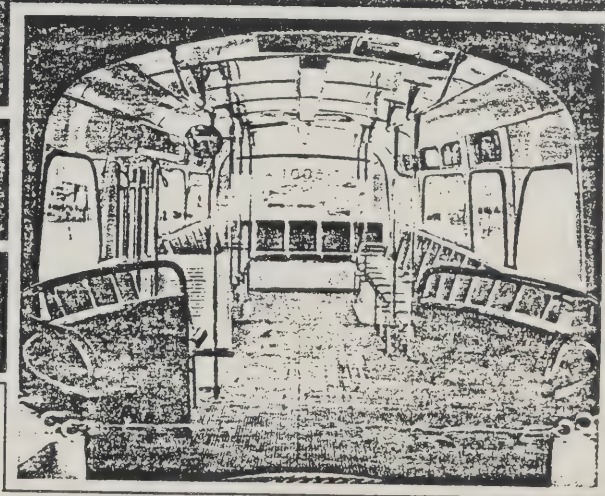
BODY

Reinforced monocoque construction
Steel bulkheads
Floor - 3/4" x 7 ply fir plywood
Stepwells - fiberglass
Wheelhouses - .200" SMC plastic
Undercoating - 127 CGW aluminum pigmented corrosive

MISCELLANEOUS

"Push-style" turntable
Telma Automatic Retarder
Bumpers - Firestone Help "S"

General Motors of Canada Limited presents THE "NEW LOOK" ARTICULATED COACH



"New Look" performance in a 60 foot Articulated Coach

General Motors of Canada Limited is proud to announce the New Look 60' articulated coach, combining proven New Look performance, up-to-date styling, and a unique "pusher-type" turntable arrangement. Continuing the New Look tradition, the articulated offers ready parts availability and cost-efficient light weight construction to meet the demanding performance standards of North American transit operations.

The "pusher-type" turntable of the articulated coach represents a true innovation in transit engineering, allowing improved maintenance accessibility, full turntable control, and excellent vehicle tracking. With capacity for up to 70 seated passengers and the new rapid boarding features of the New Look series, the 60' articulated coach by General Motors introduces a new standard of productivity for the 1980's.



Diesel Division
General Motors of Canada Limited
P.O. Box 5160, London, Ontario N6A 4N5

DOCUMENT: 840-226/016



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Les autobus articulés au Canada

Proposition en vue d'abolir les restrictions réglementaires

présentée par

L'Association canadienne du transport urbain

Charlottetown (I.-P.-E.)
Du 15 au 17 juin 1982

INTRODUCTION

L'Association canadienne du transport urbain représente les sociétés de transport urbain de tout le Canada. Ses 73 membres desservent près de 14 millions de Canadiens et parcourent 700 millions de kilomètres par an. La majeure partie de ce service se fait par autobus alimentés au carburant diesel, et en 1981, plus de 8 000 autobus ont été utilisés pour les services de pointe.

Les services de transport urbain font appel à un fort taux de main-d'oeuvre. Environ 70% des employés du transport en commun sont des chauffeurs. L'augmentation des coûts d'exploitation et d'immobilisation oblige sans cesse les responsables à examiner, à mettre à l'essai et à appliquer des mesures visant à accroître l'efficacité et la productivité des services de transport. En raison de leur plus grande capacité, les autobus articulés offrent la possibilité de réduire les frais d'exploitation et d'assurer des services de meilleure qualité. Ces autobus sont interdits par les règlements de beaucoup de provinces à cause de leur longueur. Le présent document a pour objectif d'obtenir l'abolition des restrictions réglementaires s'appliquant aux autobus articulés.

DES AUTOBUS ARTICULÉS, POURQUOI?

A cause de leur longueur, les autobus articulés peuvent transporter près de 50% plus de passagers que l'autobus régulier de 40 pieds (12,1m) qui est maintenant utilisé dans la plupart des villes canadiennes. Comme plus de 70% des frais d'exploitation des services de transport urbain proviennent des salaires des chauffeurs, ce genre d'autobus permettrait de réduire les coûts. Compte tenu de leur capacité supplémentaire, on estime généralement que deux autobus articulés peuvent faire le travail de trois autobus réguliers. Les économies réalisées peuvent servir à réduire le budget d'exploitation ou à offrir un meilleur service. Ces autobus consomment également moins de carburant par passager.

LE MARCHE DES AUTOBUS ARTICULÉS

Les autobus articulés sont l'idéal pour les circuits de transport où le service est fréquent. Les circuits d'autobus réguliers à intervalle de 10 minutes ou moins peuvent desservir le même nombre de passagers et offrir une fréquence de service encore acceptable avec un tiers de moins d'autobus articulés. Des études effectuées en 1978 et 1979 ont estimé que l'on pourrait utiliser les autobus articulés dans les villes de plus de 100 000 habitants, et qu'au Canada ce marché représente entre 1 000 et 1 200 autobus. Des statistiques plus récentes laissent supposer que le marché pourrait aller jusqu'à près de 1 500 véhicules, y compris les trolleys articulés.

En Europe, les autobus articulés sont d'un usage plus commun; en effet entre 16 et 50% des autobus urbains sont articulés.

La General Motors du Canada fabrique actuellement des autobus articulés à son usine de London (Ontario), et le gouvernement de l'Ontario subventionne un projet témoin en vertu duquel 50 de ces autobus seront utilisés dans quatre villes ontariennes à partir de cette année. L'intérêt que suscitent ces autobus augmente dans toutes les régions du Canada, et plus de 500 d'entre eux sont actuellement utilisés aux Etats-Unis.

A l'annexe I ci-jointe figure une brochure décrivant les particularités de l'autobus articulé de la General Motors du Canada. Cet autobus est caractéristique, du moins pour ce qui est des dimensions, des autobus articulés. Il a une traction arrière et est muni d'un mécanisme prévenant la mise en charnière qui limite son mouvement angulaire à plus ou moins $1\frac{1}{2}$ degré à la vitesse permise sur les routes. La capacité de charge des pneus et des essieux est identique à celle des autobus réguliers.

La section arrière est reliée de façon permanente à la section avant et ne devrait pas être considérée comme une "remorque" dans le sens prévu dans les règlements. L'autobus devrait être considéré comme une seule grande unité munie d'une articulation pour en faciliter la manoeuvre.

RESTRICTIONS REGLEMENTAIRES

La majorité des mesures législatives provinciales régissant le poids et la dimension admissibles pour les véhicules circulant sur les routes interdisent les autobus articulés. Le tableau 1 indique les dimensions maximales permises pour les autobus dans chaque province en 1979. A cause des restrictions relatives à la longueur, il faudra modifier ces dispositions législatives pour permettre l'utilisation des autobus articulés. Puisque ces véhicules sont conçus de façon à tourner dans un angle dynamique qui n'est pas dangereux pour les autres usagers de la route, l'Association ne voit aucune raison d'en interdire l'utilisation au Canada. L'autobus fabriqué au Canada est conforme aux dispositions de la Loi fédérale sur la sécurité des véhicules automobiles, et les véhicules importés peuvent, après des modifications mineures, satisfaire aux exigences de la Loi.

L'Ontario a récemment révisé son Code de la route de manière à permettre l'utilisation d'autobus articulés, et nous encourageons les autres provinces à faire de même.

Comme les autobus articulés se manoeuvrent tout aussi facilement que les autobus réguliers, il n'y a pas lieu de modifier les modalités d'obtention de permis pour les conducteurs.

RECOMMANDATION

L'Association canadienne du transport urbain recommande:

- a) que toutes les provinces passent leur législation en revue afin de déterminer si elle interdit l'utilisation des autobus articulés;

- b) que la CCATM encourage chaque province à adopter des mesures législatives qui exempteraient les autobus articulés des dispositions déjà prescrites relativement à la longueur maximale;
- c) que tous les efforts possibles soient déployés pour que cette législation révisée entre en vigueur d'ici à la fin de 1982.

TABLEAU 1

DIMENSIONS MAXIMALES DES AUTOBUS ⁽¹⁾

Province	Longueur ⁽²⁾	Largeur ⁽³⁾	Hauteur
Alberta	12,5 m (40 pi)	8 pi 6 po (2,6 m)	13 pi 6 po (4,15 m)
Colombie-Britannique	41 pi (12,5 m)	102,36 po (2,6 m)	13,5 pi (4,12 m)
Ile-du-Prince-Edouard	40 pi	8,5 pi	14,5 pi
Manitoba	40 pi (12,5 m)	102 po (2,6 m)	13 pi 6 po (4,5 m)
Nouveau-Brunswick	35 pi ⁽⁴⁾ 45 pi ⁽⁵⁾	102 po	13 pi 6 po
Nouvelle-Ecosse	40 pi 65 pi ⁽⁶⁾	102 po	13,5 pi
Ontario	41 pi 1/8 po	102 23/64 po	13 pi 7 3/8 po
Québec	40 pi	8,5 pi	13,5 pi
Saskatchewan	40 pi	102 po	13,5 pi
Terre-Neuve	40 pi	102 po (2,6 m)	13 pi 6 po (4,1m)

(1) Exprimées dans les unités utilisés dans la loi ou autre documentation fournie par chaque province.

(2) Pour une seule unité, excluant les pare-chocs à absorption d'énergie.

(3) Ne comprenant pas les rétroviseurs.

(4) 2 essieux

(5) 3 essieux

(6) Longueur totale de 2 combinaisons d'unité.

Source: A feasibility study of the Introduction of Larger Capacity Buses - Transports Canada.

The New Look Articulated Coach

While retaining the best of the popular New Look performance features, the 60 foot articulated coach introduces a unique "pusher-type" turntable arrangement designed for safe, reliable handling and traditional ease of maintenance.

The design of the fully-controlled turntable allows placement of the Detroit Diesel Allison 8V-71 N power plant and V735 transmission in the familiar rear compartment location. Utilizing hydraulic cylinders and a hydraulic accumulator along with steering and articulation sensors, the system is able to:

- limit relative angular motion between front and rear sections to less than 7 degrees at normal speeds in a straight direction.
- provide full damping action to restrict angular motion to $\pm 1\frac{1}{2}$ degrees at highway speeds.
- ensure acceptable articulation angle for anti-jackknife control.

The arrangement also allows a turning radius of 43' 9", eliminating the need for a steered rear axle. The coach tracks fully within its outer turning radius with no rear section swing-out.

The new design features two-piece windshield construction, curved only in the vertical plane to reduce reflection and interior glare. By squaring the front end, the design provides space for a 42" dual stream entrance door without reducing seating capacity or increasing front-end overhang. The centre and rear exit doors provide a clear opening of 45", with each half of the door independently operated by treadle controls.

Additional technical advances in the articulated design include:

- a Telma Model 170 retarder using the eddy current principal to assist braking and extend brake life.
- a Bennett electric-hydraulic transmission shifter, eliminating the normal shift tower and improving access to the driver's seat.
- a large capacity, fuel-fired Webasto auxiliary booster heater supplementing two conventional main heating systems, the driver's heater and the defroster as required.

Contact your General Motors sales representative for complete information on the New Look 60' Articulated Coach, the new generation in transit performance and productivity.

TECHNICAL SPECIFICATION

TA60102N

Specifications for articulated coach as delivered to Province of Ontario

POWER TRAIN

Engine - DDA 8V - 71 N
HP - 255 HP @ 2000 RPM
Torque - 730 ft. lbs. @ 1200 RPM
Displacement - 568 cu. in.
No. of cylinders - 8
Transmission - DDA Automatic
Gears - 3 forward, 1 reverse
Angle of drive - 63 deg.
Fuel tank - 125 imp. gal.

SUSPENSION

Front axle - Rockwell reverse Elliot
Middle axle - Modified Rockwell full-floating
Rear axle - Rockwell full-floating
Brakes - Dual air brake system
Type 20 front chambers
Type 30 middle and rear

Brake area
Front - 294 sq. in.
Middle - 588 sq. in.
Rear - 588 sq. in.

Shock absorbers - 6 double acting
Suspension - 4 radius rods at each axle
- Full air suspension

AIR SYSTEM

Air Compressor - Bendix-Westinghouse
Tu-Flo 700
15.5 CFM at 1250 RPM
D-2 air governor

Reservoirs - 7 total capacity, 10,650 cu. in.
Air springs - single convolute, Air bellows
Levelling valves - 1 front, 2 middle, 2 rear

DOORS

Front - 2 section "slide-glide", clear opening - 42.3" x 79.8"
Middle - 2 section, treadle operated, clear opening - 45.1" x 77.0"
Rear - 2 section, treadle operated, clear opening - 45.1" x 77.0"

Step Height
Front 13.1 in.
Middle, Rear 15.7 in.

Riser Height
Front 10.0 in. (2)
Middle 9.6 in. (2)
Rear 10.6 in. (2)

DIMENSIONS

Length - 60 ft.
Width - 102 in.
Height (Max.) - 121.5 in.
Headroom - front 78.5 in. - rear 76.5 in.
Aisle width - 26.0 in.
Wheelbase
1st to middle axle - 235 in.
Middle axle to last - 281.7 in.
Turning circle - 43 ft. 9 in.
Weight - 33,260 lbs.

ELECTRICAL

Batteries - Globeite 204 amp. hr. (2)
Starter - Delco 40-MT type 350
Generator - Delco brushless AC type

HEATING AND VENTILATING

Heating - underfloor hot water, forced air - 114,000 BTU
Dash heater and defroster - 41,000 BTU
Booster unit - Webasto fuel fired heater, 80,000 BTU - Sep 25 gal tank

DESTINATION SIGN

Opening 8 in. x 52 in.
Illuminated - electrically operated

STEERING GEAR

Gear Saginaw No. 572-O-1 recirculating ball
Ratio - 25.6:1

WINDOWS

Windows - 10 fully opening
Stander windows - full length
Windshield - 2 pc. curved
Rear window - 1 pc. safety float glass

BODY

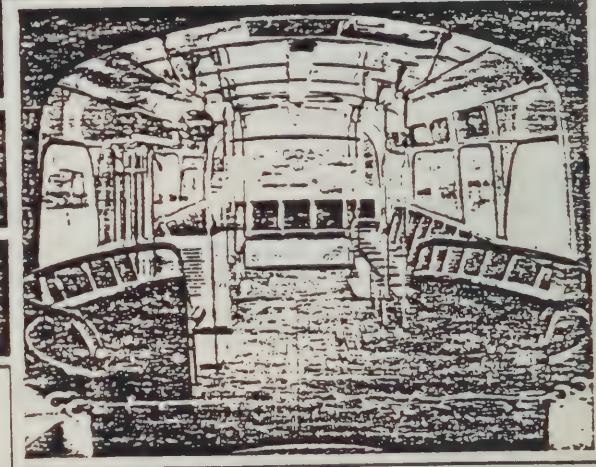
Reinforced monocoque construction
Steel bulkheads
Floor - 3/4" x 7 ply fir plywood
Stepwells - fibreglass
Wheelhouses - .200" SMC plastic
Undercoating - 127 CGW aluminum pigmented corrosive

MISCELLANEOUS

"Push-style" turntable
Telma Automatic Retarder
Bumpers - Firestone Help "S"

General Motors of Canada Limited presents
THE "NEW LOOK"

ARTICULATED COACH



"New Look" performance in a 60 foot Articulated Coach

General Motors of Canada Limited is proud to announce the New Look 60' articulated coach, combining proven New Look performance, up-to-date styling, and a unique "pusher-type" turntable arrangement. Continuing the New Look tradition, the articulated offers ready parts availability and cost-efficient light weight construction to meet the demanding performance standards of North American transit operations.

The "pusher-type" turntable of the articulated coach represents a true innovation in transit engineering, allowing improved maintenance accessibility, full turntable control, and excellent vehicle tracking. With capacity for up to 70 seated passengers and the new rapid boarding features of the New Look series, the 60' articulated coach by General Motors introduces a new standard of productivity for the 1980's.



Diesel Division
General Motors of Canada Limited
P.O. Box 5160, London, Ontario N6B 4B6

CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Submission by the
Private Motor Truck Council of Canada

Private Motor Truck Council of Canada

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

INTRODUCTION

The Private Motor Truck Council of Canada (PMTC) welcomes this opportunity of commenting to this prestigious body of motor transport administrators about a number of issues that are important to private trucking in Canada, and, we believe, may be of interest to members of the CCMTA and delegates attending this annual conference. Those issues and concerns which we wish to underscore in this submission are:

- a. The extension across Canada of the provisions for inter-corporate hauling;
- b. The need for uniformity in provincial legislation governing the transport of dangerous goods;
- c. Some thoughts on the need for uniformity across the country in public commercial vehicle legislation;
- d. Some aspects of highway safety and driver training requirements;
- e. Energy policy, supply and emergency allocation, and
- f. Finally, some thoughts on achieving optimum vehicle dimensions and their standardization throughout trucking in Canada.

The PMTC represents firms domiciled in Canada who operate their own or leased trucks to move goods they manufacture or merchandise in the course of their normal business activity, which is other than for-hire transport. As well, membership includes suppliers of goods and services, equipment lessors and driver service companies. The Council is national in scope and the principle organization serving private trucking with a vigorously growing membership.

INTERCORPORATE HAULING

Despite the current over-supply of petroleum in the world, fuel shortages will undoubtedly become more acute in the future as this non-renewable resource is used up. As one small but effective measure in the essential fuel conservation scenario, the Council has lobbied actively for the adoption within Canada of provisions in each province that would permit companies within a corporate group to move goods and supplies of all of the subsidiaries within the group in one truck fleet. Such provisions not only conserve fuel by reducing or eliminating empty hauls; they make better use of equipment and manpower, improving productivity, reducing transportation costs and enabling manufacturers and merchandisers to compete more effectively in foreign markets. Not least, intercorporate hauling will ultimately exert a downward pressure on costs of consumer goods.

We were pleased when the Government of Ontario introduced intercorporate hauling provisions into the PCV Act, although we still believe that criteria of membership in a corporate group should be based on ownership of more than 50 per cent of the voting shares of any one entity and not the 90 per cent that Ontario has employed. Even that, however, is better than the 100 per cent ownership level required in the U.S. legislation. If the intercorporate movement of goods is to achieve optimum results, it must be available across the country for many private trucking operations cross provincial borders. Hence, we believe similar provisions should be installed in each of the other provinces, preferably in a uniform manner for best results and an equitable application.

The effectiveness of intercorporate hauling must be measured and with the announcement recently by Minister James Snow of the formation of Ontario's Monitoring Committee on Intercorporate Hauling that step is taken. We are pleased to nominate candidates for membership on the committee because we believe the validity of the arguments we have advanced about the need to introduce intercorporate hauling privileges can be proven. But their introduction in other provinces need not wait. Rather, the necessary changes in legislation should be undertaken now.

DANGEROUS GOODS LEGISLATION

We have now seen the introduction of enabling legislation in three of the provinces of this country, all of which will adopt as regulations, elements of the federal all-modes code of regulations for the transportation of dangerous goods, specifically those that relate to trucking. We should very much like to see the remaining provinces adopt such legislation. Our only real concern in this subject of enabling legislation is to plead for uniformity across the country. The Council fully supports the need for improved regulation of the carriage of dangerous goods and clearly it's in the best interest of everyone that this regulation be uniform throughout the country and, as well, compatible with U.S. legislation. The regulations themselves, since it appears most, if not all, provinces will adopt the federal code, will clearly be uniform. But we fear that variations in the implementation of those regulations in some provinces could lead to problems if there is no early planning for uniformity. We believe the CCMTA is the most appropriate, as well as the most influential, organization to accomplish those ends. Hence, we strongly recommend the organization use its best offices to ensure that enabling legislation should be uniform and the application of regulations standardized.

PUBLIC COMMERCIAL VEHICLE LEGISLATION

The Council has supported the move by Ontario, and now two other provinces, to examine public commercial vehicle legislation to modernize it in keeping with developments in highway transportation and the systems that exist within it. The Council was pleased when the Minister of Transportation and Communications, the Hon. James Snow, invited the Council, along with other representative transportation organizations, to name nominees to the committee which is now examining the Ontario PCV Act with the object of providing a legislative framework for the year 2000.

We have maintained regular communication with the Ministry and with the Council's representative on the PCV Act Review Committee. As well, representatives of the Council's Driver Service and Equipment Leasing Divisions have also made presentations to the Review Committee. The Council is encouraged over the direction which the review, in Ontario particularly, is taking, according to reports that have emanated from the Committee from time to time. The Council, of course, holds that the right to engage in private trucking is an inviolable one, like any other aspect of manufacturing, processing or merchandising in which members engage. The moves to alter the framework for for-hire transportation are of interest to the Council in the sense that a more efficient, less regulated, for-hire industry with freer entry and a minimum of government intervention leads to a higher degree of competitiveness. Indeed, many members of the PMTC who operate fleets or sections of fleets, still make wide use of for-hire carriers. Hence, the present indication of reduction in the varieties of licensing leading to a simplification or one general form of vehicle license is to be applauded. Similarly, the move

away from the restrictive natures of proving public convenience and necessity toward one of establishing fitness and the need to serve the public without discrimination are also areas which the Council would endorse wholeheartedly.

As in any other element of legislation or regulation applying to truck transportation, the Council believes uniformity and standardization of terms and conditions to be a major objective, as important at times as the objective of simplification.

The Council is concerned that from time to time some jurisdictions within the CCMTA apparently seek to regulate private trucking, often on the premise that regulating private trucking would improve transportation services to less populated origins. To the contrary, the rational approach would indicate that less intervention in the marketplace on behalf of the for-hire transport activities would lead to the same end. The Council, therefore, strongly recommends that the CCMTA use its collective influence to encourage all of its member jurisdictions to apply the same measures of modernization and simplification in their PCV legislation.

HIGHWAY SAFETY

Recently the Council had the opportunity of presenting to the Ontario Truck Safety Commission views and recommendations on highway safety and drivers and driver safety. For the most part those recommendations were based on surveys which the Council undertook to ensure that its views would accurately reflect the beliefs of its members. Those recommendations called for the adoption of some measures by government and the use of other programs by industry. We

believe our findings and recommendations to the Uffen Commission may be of interest to the members of the CCMTA. Consequently, we have attached parts of our submission as an appendix. In general, our research indicates, as might be expected, that safety measures, particularly vehicle speed limits, are most effective when married to economic benefits. We should like to underscore once again the need for uniformity in the application of safety measures throughout the country, save only where specific conditions mandate otherwise. Those conditions should lead to no more than limited alternatives.

ENERGY

As the representative of the largest single sector of trucking in Canada, the Council recognizes that private trucking may be the largest fuel user in the country with a substantial interest, therefore, in energy self-sufficiency and security, especially with respect to fossil fuels.

The Council, as a corollary to that position, encourages fuel conservation in transportation through improvements in equipment utilization, new technology and the enforcement of highway speed limits. In the event of a liquid fuel shortage in the country, the PMTCC endorses and supports the allocation program currently being developed by the Energy Supply Allocation Board, providing the program is adopted uniformly across the country. In that program, the Council accepts the premise that private and for-hire truck transportation are essential to the survival of the economy and our society and must have preferential treatment in any allocation system.

VEHICLE DIMENSIONS

Studies of multi-unit highway truck trains have been conducted in more than one province, as members well know. Those projects respond to marketplace demands that reflect the possibilities that new technology allows. Current regulations governing vehicle dimensions are becoming obsolete and differ appreciably across the country. We believe it is timely that the CCMTA is considering the whole subject of size and dimension with uniformity and safety as the key criteria. As well, consumer acceptability, efficiency, energy conservation and environmental impact are important considerations. The Council believes that all such studies will ultimately lead to the conclusion that weights and dimensions will expand if shippers are to distribute their goods as efficiently and as economically as possible, consistent with the public interest. To that end, the Council is ever prepared to participate in whatever manner its resources will allow with any authority in the interests of achieving optimum conditions as speedily as possible.

SUMMARY

The Council is pleased to participate in this important meeting as it supports continuing dialogue between industry and government in the interest of effective but limited government intervention in the marketplace. Should any of the CCMTA members wish to discuss any aspect of our interests, either collectively or singly, we are always at your disposal.

25-05-82

Enc.

PRIVATE MOTOR TRUCK COUNCIL OF CANADA
EXCERPTS FROM SUBMISSION TO
ONTARIO TRUCK SAFETY COMMISSION

Private trucking operations in Canada have experienced one of the lowest accident rates of any element of road transportation, a record borne out by surveys conducted among members of the Council. Many of our recommendations therefore support increased enforcement of the existing regulations for safety on the basis that they have provided, in the past, an adequate framework for safe transportation. On the other hand, improvements in equipment safety suggest that those regulations respecting length and weight of vehicles could be amended to allow larger commercial vehicles on the highway without sacrifice of safety. And in appropriate areas, such as four-lane highways, we believe that dual or triple trailers exceeding an overall length of 21 metres should be permitted when current test results are complete.

HIGHWAY SAFETY IN ONTARIO

To support its views on a number of aspects of truck safety and its observance within the private trucking industry, the Council has surveyed its membership, the response to which was most encouraging. Of the 42 companies who responded, 37 returns have been utilized to produce data which supports the contentions in the balance of this paper. Data from the survey will be made available on request with appropriate explanations. Appendix B is a copy of the questionnaire developed and used.

DRIVERS AND DRIVER SAFETY

On balance, the results of the Council's survey indicate that private trucking operations enjoy a very low accident rate, the result of extensive training and pre-testing of drivers and adherence to rigid driving standards. Not only is the industry cognizant of the need for pre-employment screening, it maintains active monitoring programs throughout operations, thoroughly investigates accidents, presenting its findings to both management and drivers in the pursuance of a continuing effort to improve safety performance and the understanding of adequate safety measures.

COUNCIL SAFETY SURVEY

In the Council survey just completed, 2,454 vehicles travelled a total of 151,038,000 miles in 1981 for an average of 61,555 miles per vehicle. In that performance, the industry recorded 274 accidents, at a rate of 2.99 accidents per million miles of travel. Industry average of accidents was rated at .29 per driver.

Of the causes of the accidents reported, 127 were classified as the result of driver error and 69 the result of third party intervention of one kind or another. In addition, 16 of the total were described as due to road conditions while only six were the result of mechanical deficiencies in equipment. It could be construed, we realize, that road conditions should be compensated for, which becomes the driver's responsibility. The balance were minor accidents in large part with a wide variety of other causes noted.

Interestingly, the report showed that 72 per cent of Council members conduct formal safety and training programs although only 44 per cent have formal safety committees established. Nonetheless, 65 per cent of the respondents hold regular safety meetings while more than 86 per cent undertake investigations of all accidents. Of the balance, a number rely on use of drivers from driver leasing firms and did not report investigations. Without exception those respondents indicated that they were fully satisfied with the training of the drivers and relied on the driver leasing company to investigate accidents.

Accident investigations are undertaken in a variety of ways and in most cases better than 80 per cent of investigations are conducted by individuals assigned the task. More than 45 per cent, however, use committee investigations as well to support their findings. Almost all respondents maintain and analyse accident reports providing periodic information to both driver and management itself. As well, many private trucking operators continuously monitor individual driver performance using on-the-road tests in the majority of cases, with emphasis on the monitoring of infractions. A minority of respondents reported the use of "blind monitoring" conducted by a third party. In addition, a number of respondents indicated they use tachographs and suggest that these instruments should be more widely used.

The hours of work observed by respondents varies from 37.5 hours per week to a high of 60 hours per week with the majority stipulating a 10 hour per day maximum. In fact, most respondents combine a daily limit with the weekly total.

Medical tests are utilized in a significant majority of cases at the pre-employment level, while better than 66 per cent of the respondents also conduct periodic medical tests of their drivers.

RECOMMENDATIONS

On the basis of experience, discussions and presentations at previous Council meetings, buttressed by data gathered from the above surveys, we should like to present the following recommendations concerning drivers and safety.

A. Drivers

1. Council would support the establishment of additional and upgraded facilities for driver training in the interests of ensuring that all drivers are adequately trained before employment as drivers or driver helpers. Preferably such training should utilize simulators.
2. Drivers should be required to undergo testing by qualified officials at least annually to retain licences and licence classifications.
3. Drivers should be required to undergo a pre-employment medical examination and annual medical examinations throughout their career, the norms of which could be established by an appropriate medical authority.
4. Ideally, all operators should maintain accident records and ensure that appropriate investigations are carried out with results made available to drivers, as well as management.

5. Where driver error is the cause of an accident, clearly the driver should be required to undergo a re-training or re-testing program before returning to the road.
6. Essentially we believe driver hours of work per day and week should be standardized throughout the country. However, there should be some flexibility provided for management to accommodate different conditions and patterns of routes, geography, traffic density, etc..

B. Accidents and Safety

1. A standard definition of accident should be incorporated in the statutes and adequately interpreted in regulations under the Act.
2. For the most part, current driver safety regulations appear adequate. What does require attention is the enforcement of the regulations. Virtually every one of the respondents to the Council's survey recommended stricter enforcement of safety regulations, including road speeds. The bulk of private truck operators believe that the maximum speed of 90 kph should obtain for all trucks on four lane highways with lower maxima for lesser roads with some flexibility allowed for traffic conditions.

C. Vehicles and Safety

1. In view of the numbers of miles travelled by the average commercial truck, it appears highly desirable that all vehicles be subjected to an

annual vehicle inspection for safety. Indeed, most private truck operators conduct such vehicle inspections with regularity. For the benefit of authorities and others, the date of the last vehicle inspection should be clearly visible by label on the window glass of the vehicle.

2. While the Council is not qualified to comment authoritatively on equipment standards for brakes, tires and other physical aspects of the vehicle, it is the Council's view that minimum standards should be set in consultation with the appropriate manufacturers and safety agencies and rigidly enforced.
3. With respect to classifications such as length and configuration, we have previously indicated in our submissions, copy attached, that we support some expansion of vehicle length regulations and configurations for reasons outlined. We continue to believe that modern equipment technology, the need for economy and fuel conservation, etc. support those contentions.

D. General Recommendations

While the Minister has rightly concluded that "large trucks represent a perceived threat to many motorists", it is our view that by and large the drivers of highway transport, particularly those operating clearly identifiable vehicles and trailers, are regarded as generally courteous, helpful and careful operators. Indeed, certain well-known truck drivers are so clearly identified with courtesy and assistance to the motorist that the company operating those trucks takes pride in advertising the fact.

All too frequently, it is the bad news attending truck transport on the highway that gets media attention and rarely does outstanding performance receive acknowledgement. While we do not expect human nature or the media to turn around those standards, we do think it is imperative that the ministry should communicate its views about driver courtesy, assistance and safe driving habits in its regular releases to the media. While the results of the Council's survey show that the bulk of the respondents believe that the image of the truck driver requires improvement, they nonetheless conclude that drivers for the most part are reasonably well received by the public.

SUMMARY

The Council has always supported safety and its regulation and will continue to support improvements of every kind designed to enhance safe driving. By far the greatest degree of improvement, we are convinced, will result from rigid enforcement of safety regulations and legislation. There appears to be tacit acceptance on the part of a vast number of automobile drivers that posted maximum speed limits are to be considered as irritating minimums. Those self-same drivers also appear to believe they should be allowed to travel at 10 to 15 per cent beyond the maximum without restraint. Clearly, enforcement will gradually change that perception as, indeed, it appears to have done in the U.S. where it was aided by a consensus that energy conservation is important, as well as improvement in safe performance.



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Présentation par

L'Association canadienne du camionnage d'entreprise

Association canadienne du camionnage d'entreprise

Charlottetown (I.-P.-E.)
du 15 au 17 juin 1982

INTRODUCTION

L'Association canadienne du camionnage d'entreprise est heureuse de l'occasion qui lui est offerte de faire part de ses réflexions aux administrateurs du transport motorisé qui fait partie de cet organisme sur un certain nombre de questions qui sont importantes pour le camionnage d'entreprise au Canada et, nous l'espérons, peuvent intéresser les membres de la CCATM et les délégués présents à cette conférence annuelle. Les questions et les préoccupations que nous avons l'intention de traiter dans notre présentation sont:

- a. L'application dans tout le Canada de dispositions concernant le transport intercorporatif;
- b) La nécessité d'uniformiser les législations provinciales régissant le transport de produits dangereux;
- c) Quelques réflexions sur la nécessité d'uniformiser, dans tout le Canada, les législations sur les véhicules commerciaux publics;
- d) Certains aspects de la sécurité routière et de la formation des chauffeurs;
- e) La politique énergétique, l'approvisionnement et les répartitions en cas de situation d'urgence;
- f) Quelques réflexions sur les dimensions maximum des véhicules et leur normalisation pour tout le camionnage au Canada;

L'ACCE représente des entreprises situées au Canada qui disposent de leurs propres parcs de véhicules, dont elles sont propriétaires, ou qu'elles détiennent en crédit-bail pour transporter les biens qu'elles fabriquent, ou des marchandises dans le cadre de leurs activités commerciales normales qui se situent en dehors du transport for-hire. L'association comprend aussi des membres qui fournissent des biens et des services, louent du matériel, ainsi que des compagnies qui

américaine. Si le déplacement de biens intercorporatifs doit permettre d'obtenir le maximum de résultats, il doit être offert dans tout le pays, car de nombreuses entreprises situées dans différentes provinces, peuvent faire appel au camionnage d'entreprise. C'est pourquoi nous croyons que de telles dispositions devraient être promulguées dans chacune des autres provinces, de préférence de manière uniforme, pour obtenir les meilleurs résultats et une application équitable.

L'efficacité du camionnage d'entreprise doit être mesurée; la déclaration récente faite par le ministre James Snow concernant la création d'un comité ontarien de surveillance du camionnage d'entreprise est un pas dans cette direction. Nous sommes heureux de nommer des candidats sur ce comité, car nous croyons pouvoir faire la preuve des arguments que nous avons avancés concernant la nécessité d'accorder des privilèges au camionnage d'entreprise. Cependant, ces derniers doivent être également accordés dans les autres provinces. En fait, les modifications nécessaires à apporter aux lois devraient être effectuées maintenant.

LOI CONCERNANT LE TRANSPORT DES PRODUITS DANGEREUX.

Nous avons pu observer que trois provinces ont passé des lois, et toutes adopteront comme règlement, des éléments du code fédéral de réglementation concernant le transport des produits dangereux, particulièrement ceux qui le sont par camions. Nous serions extrêmement heureux de voir les autres provinces adopter de telles réglementations. Notre seule préoccupation en ce qui a trait à cette question est de solliciter le passage de règlements uniformes dans tout le pays. L'Association appuie totalement l'amélioration de la

comité d'examen. D'après les rapports qui ont émané de temps en temps du comité, l'Association est encouragée par la direction que l'examen, particulièrement en Ontario, est en train de prendre. Le Conseil, bien entendu, pense que le droit d'effectuer du camionnage d'entreprise est un droit inviolable, comme n'importe quel autre aspect de la fabrication, de la transformation, et du marchandisage qu'effectuent ses membres. La modification du cadre de travail du transport for-hire, intéresse l'Association dans la mesure où une industrie for-hire plus efficace, moins réglementée et plus ouverte, conduira à plus de concurrence. En fait, de nombreux membres de l'ACCE, qui ont des parcs ou des parties de parcs de véhicules, font largement appel aux transporteurs for-hire. En conséquence, la tendance actuelle portant sur la diminution d'une variété de licences conduisant à une simplification ou à une forme générale de licences pour les véhicules, doit être vivement encouragée. De même, l'évolution qui tend à écarter le critère restrictif qui consiste à devoir prouver l'intérêt du public et le besoin, pour aller vers une définition consistant à définir l'aptitude et le besoin de servir le public sans discrimination, est une évolution que l' Association endosse totalement.

Comme dans tout autre élément de loi ou de règlement s'appliquant au transport routier, l'Association croit que l'uniformisation et la standardisation des termes et des conditions peut être un objectif majeur tout aussi important que la simplification.

L'Association se préoccupe de ce que de temps en temps, certaines juridictions à l'intérieur de la CCATM semblent chercher à réglementer le camionnage d'entreprise, souvent sur la prémisse que, en réglementant le camionnage d'entreprise, on améliorerait les service de transport vers les zones moins

ENERGIE.

5

En tant que représentant du plus important secteur de camionnage au Canada, l'Association est consciente du fait que le camionnage d'entreprise est peut-être le plus gros consommateur de carburant au pays et, à ce titre, est tout particulièrement intéressé à l'auto-suffisance énergétique et à la sécurité, particulièrement dans le domaine des carburants fossiles.

Le Conseil a comme position, par conséquence, d'encourager l'économie d'énergie dans le transport, grâce à l'amélioration de l'utilisation du matériel, à l'application de nouvelles technologies, et à l'application des limites de vitesse. Au cas où il y aurait une pénurie de carburant liquide au Canada, l'ACCE endosse et appuie le programme de répartition actuellement en train d'être mis au point par l'Office de répartition des approvisionnements d'énergie, à condition que ce programme soit adopté uniformément dans le pays. Dans ce programme, l'Association accepte la prémisse que le camionnage d'entreprise et le camionnage for-hire, sont essentiels à la survie de l'économie de notre société et doivent recevoir un traitement préférentiel dans le système de répartition.

DIMENSION DES VÉHICULES

Des études concernant les camions-remorque ont été effectuées dans plus d'une province, comme nos membres le savent. Ces projets répondent à la demande du marché qui reflète les possibilités qu'ouvre la nouvelle technologie. Les réglementations actuelles régissant les dimensions des véhicules deviennent désuètes et diffèrent d'une façon assez nette d'une province à l'autre. Nous croyons qu'il est temps que la CCATM étudie l'ensemble de la question de la taille et des dimensions en posant l'uniformité et la sécurité comme critères-clé.

PRIVATE MOTOR TRUCK COUNCIL OF CANADA
EXCERPTS FROM SUBMISSION TO
ONTARIO TRUCK SAFETY COMMISSION

Private trucking operations in Canada have experienced one of the lowest accident rates of any element of road transportation, a record borne out by surveys conducted among members of the Council. Many of our recommendations therefore support increased enforcement of the existing regulations for safety on the basis that they have provided, in the past, an adequate framework for safe transportation. On the other hand, improvements in equipment safety suggest that those regulations respecting length and weight of vehicles could be amended to allow larger commercial vehicles on the highway without sacrifice of safety. And in appropriate areas, such as four-lane highways, we believe that dual or triple trailers exceeding an overall length of 21 metres should be permitted when current test results are complete.

HIGHWAY SAFETY IN ONTARIO

To support its views on a number of aspects of truck safety and its observance within the private trucking industry, the Council has surveyed its membership, the response to which was most encouraging. Of the 42 companies who responded, 37 returns have been utilized to produce data which supports the contentions in the balance of this paper. Data from the survey will be made available on request with appropriate explanations. Appendix B is a copy of the questionnaire developed and used.

Interestingly, the report showed that 72 per cent of Council members conduct formal safety and training programs although only 44 per cent have formal safety committees established. Nonetheless, 65 per cent of the respondents hold regular safety meetings while more than 86 per cent undertake investigations of all accidents. Of the balance, a number rely on use of drivers from driver leasing firms and did not report investigations. Without exception those respondents indicated that they were fully satisfied with the training of the drivers and relied on the driver leasing company to investigate accidents.

Accident investigations are undertaken in a variety of ways and in most cases better than 80 per cent of investigations are conducted by individuals assigned the task. More than 45 per cent, however, use committee investigations as well to support their findings. Almost all respondents maintain and analyse accident reports providing periodic information to both driver and management itself. As well, many private trucking operators continuously monitor individual driver performance using on-the-road tests in the majority of cases, with emphasis on the monitoring of infractions. A minority of respondents reported the use of "blind monitoring" conducted by a third party. In addition, a number of respondents indicated they use tachographs and suggest that these instruments should be more widely used.

The hours of work observed by respondents varies from 37.5 hours per week to a high of 60 hours per week with the majority stipulating a 10 hour per day maximum. In fact, most respondents combine a daily limit with the weekly total.

5. Where driver error is the cause of an accident, clearly the driver should be required to undergo a re-training or re-testing program before returning to the road.
6. Essentially we believe driver hours of work per day and week should be standardized throughout the country. However, there should be some flexibility provided for management to accommodate different conditions and patterns of routes, geography, traffic density, etc..

B. Accidents and Safety

1. A standard definition of accident should be incorporated in the statutes and adequately interpreted in regulations under the Act.
2. For the most part, current driver safety regulations appear adequate. What does require attention is the enforcement of the regulations. Virtually every one of the respondents to the Council's survey recommended stricter enforcement of safety regulations, including road speeds. The bulk of private truck operators believe that the maximum speed of 90 kph should obtain for all trucks on four lane highways with lower maxima for lesser roads with some flexibility allowed for traffic conditions.

C. Vehicles and Safety

1. In view of the numbers of miles travelled by the average commercial truck, it appears highly desirable that all vehicles be subjected to an

All too frequently, it is the bad news attending truck transport on the highway that gets media attention and rarely does outstanding performance receive acknowledgement. While we do not expect human nature or the media to turn around those standards, we do think it is imperative that the ministry should communicate its views about driver courtesy, assistance and safe driving habits in its regular releases to the media. While the results of the Council's survey show that the bulk of the respondents believe that the image of the truck driver requires improvement, they nonetheless conclude that drivers for the most part are reasonably well received by the public.

SUMMARY

The Council has always supported safety and its regulation and will continue to support improvements of every kind designed to enhance safe driving. By far the greatest degree of improvement, we are convinced, will result from rigid enforcement of safety regulations and legislation. There appears to be tacit acceptance on the part of a vast number of automobile drivers that posted maximum speed limits are to be considered as irritating minimums. Those self-same drivers also appear to believe they should be allowed to travel at 10 to 15 per cent beyond the maximum without restraint. Clearly, enforcement will gradually change that perception as, indeed, it appears to have done in the U.S. where it was aided by a consensus that energy conservation is important, as well as improvement in safe performance.



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Submission by

The Canadian Manufacturers' Association

Canadian Manufacturers' Association

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

SUBMISSION
BY
THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION
TO THE
CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS

In our brief submitted at the 1981 annual meeting of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators we identified the urgent need for regulatory reform in the area of highway carriage of goods. One year later The Canadian Manufacturers' Association not only wishes to re-iterate that need but to identify that it is a matter of increased significance in the light of the current economic environment where strong pressures exist to improve productivity in all facets of product manufacture and distribution.

Last year we called for co-ordinated action by all Canadian jurisdictions for reform of entry constraints into highway carriage, government intervention in transportation pricing, tariff bureaux activity, and vehicle size and weight limits. We also stressed the need for introduction of intercorporate private carriage. These actions were identified as being necessary to allow Canadian manufacturers competitive equality with U.S. producers in the North American marketplace.

In the past twelve months two factors have exerted considerable pressure on Canadian manufacturers to improve the efficiency of product distribution. First, dwindling demand for goods in an economic downturn has obliged manufacturers to seek more distant markets and has created urgent need for a flexible responsive transportation service at the lowest possible cost. Second, the indicated productivity and efficiency improvements of the U.S. transportation system in a reformed regulatory environment has given a competitive edge to U.S. manufacturers in accessing their own and Canadian markets.

We wish to acknowledge the progress that has been made in some Canadian jurisdictions in examining and reforming the regulatory process.

The Ontario initiative to appoint a Public Commercial Vehicles Act Review Committee to develop principles for new legislation is a very positive step forward. Also Ontario's legislative enactment providing for intercorporate private carriage is welcomed. Furthermore we have participated with interest in Nova Scotia's Motor Carrier Act Review Committee and the examination of the regulatory process underway in Quebec.

However, we wish to stress that the separate analysis of regulatory constraints in each jurisdiction overlooks the main concern of many manufacturers, which is the extra-provincial movement of goods. A co-ordinated approach among jurisdictions is mandatory if we are to achieve needed efficiency improvements in goods distribution.

In as much as our specific concerns remain much as they were in June 1981 a copy of the brief submitted at that time is appended.

April 1982

SUBMISSION

BY

THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION

TO THE

**CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT
ADMINISTRATORS**



The Canadian Manufacturers' Association
L'Association des manufacturiers canadiens

JUNE 1981

SUBMISSION
BY
THE CANADIAN MANUFACTURERS' ASSOCIATION
TO THE
CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS

The Canadian Manufacturers' Association (CMA) welcomes this opportunity to express its views to the annual meeting of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators (CCMTA). We have had during the past year the opportunity of addressing several specific issues being considered by various of your working groups. Rather than re-iterate presentations made on those occasions we will use this opportunity to identify some broad concerns of our members and to suggest some specific areas where attention and appropriate action is required urgently.

There is increased awareness and concern by our members with regard to the cost and efficiency of product distribution. Several factors have contributed to this:

- 1) Reduction of tariff barriers and other artificial impediments to world trade.
- 2) Escalating fuel prices and their effect on transportation cost.
- 3) High interest rates and the resulting increase in inventory carrying cost.
- 4) The tendency of multi-national corporations to optimize economies of scale by dedicating a single facility to the production and

satisfaction of global demand for a particular product (world product mandate).

These factors combine to create a demand by manufacturers for efficient, reliable transportation service at the lowest possible cost. While Canadian manufacturers are increasing their interest in global markets the North American marketplace remains central to most marketing programs. Therefore, it is vital, that our members have efficient transportation services available among all North American jurisdictions. Highway carriage as the most pervasive and flexible mode of carriage is prominent in the distribution of almost all manufactured goods.

Like any other service industry, trucking if it is to be efficient needs to be permitted to develop its response to service demand as free as possible from artificial restraint. This principle has been recognized in the United States in the Motor Carrier Act of 1980. Implementation of regulatory reform in the U.S. makes it imperative that appropriate measures be taken in Canada to permit development in this country of a competitive, efficient delivery system for Canadian manufactured goods. In Canada we must overcome, not only the costly burden of economic regulatory intervention, but the added difficulties which result from the varied approach by Canadian jurisdictions to inter-jurisdictional transportation. We believe that the following subjects must be addressed by all jurisdictions if Canadian manufacturers are to retain competitive access to the North American marketplace.

ENTRY

The CMA believes that restraints on entry into the "for hire" trucking industry should be relaxed greatly. The following requirements should satisfy any public need for identification of operators and the exclusion of frivolous or irresponsible applicants. Authority to operate should be granted by the appropriate regulatory body upon presentation of the following evidence:

- 1) Reasonable financial responsibility.
- 2) Appropriate insurance to meet both public liability and liability for cargo carried.

Upon meeting these requirements operating authority should be issued for carriage within the jurisdiction without reference to points, routes, commodities, or types of equipment. Five distinct results would flow from implementation of such a change:

- 1) Existing carriers would have the flexibility to expand, contract or otherwise adapt their operation to achieve optimum efficiency.
- 2) Existing carriers would be obliged to become more market oriented to meet the competitive challenge of new entrants.
- 3) New competitors could enter any market in which demand was not satisfied by existing operators or where new entrants could offer

advantages to shippers in terms of price or service. This would benefit particularly smaller communities where local or regional operators would be free to develop services consistent with local demand.

- 4) The increased efficiency and flexibility of "for hire" trucking operations would reduce the need for manufacturers to divert resources into private trucking activity.
- 5) Greater flexibility in operation of both "for hire" and private fleets would permit more efficient use of fuel.

PRICING

The CMA believes that prices should be established in the "for hire" trucking industry in the same way and subject to the same legislation as other industries. Specifically for single line movement, carriers should establish prices independently for the services which they wish to provide in the market in which they wish to operate. Joint rates could continue to be established by two or more carriers who wish to offer joint through services.

We believe that free market pricing in this manner when combined with ease of entry would compel carriers to institute a much broader range of prices and services based on natural market forces and free of artificial mechanisms provided by regulatory statutes and formula rate-making. We would expect carriers operating in such an environment to

develop services tailored to specific needs of the shipping public and to be more selective in the markets they entered. Similarly shippers could be more selective in seeking the type of service and price which most exactly meshed with their distribution system and marketing requirements.

TARIFF BUREAUX

The CMA acknowledges that tariff bureaux in Canada have provided a useful facility for the publication and dissemination of the complex mass of highway carrier rate data currently in existence. The furnishing of this material, alone, is a function that in itself is not anti-competitive and may continue to be a worthy function. We see no reason however to exempt the motor carrier industry from the rigours of competitive pricing. Tariff bureaux apparently perform a collective rate approving function that may or may not violate the competition legislation of Canada. Some for greater certainty would like the law to clearly exempt tariff bureaux from the conspiracy provisions of the Canadian law thus allowing tariff bureaux to function as legal meeting places for carriers to collectively agree on tariffs to be applied on particular routes. The CMA sees no reason why market forces should not determine the price of such services - just as it does the price of most goods and services produced in Canada. We do not support the view that price competition in highway carriage would be detrimental to either the carrier industry or the general public interest.

INTERCORPORATE PRIVATE CARRIAGE

Notwithstanding the fact that the reforms we propose should result in fewer

shippers opting for private rather than "for hire" carriage, CMA believes it is essential to permit private carriage operations to be as efficient as possible. Common sense dictates that among affiliated companies management should be free to employ vehicles and manpower as efficiently as possible. The opportunity for reducing total vehicle miles by balanced movement in major corridors and combining freight for peddle delivery runs is enormous.

Compensated intercorporate hauling is now permitted in the U.S.A. through a simple registration procedure and one result of this strengthening of the role of U.S. private carriage is that U.S. rather than Canadian private fleets are increasing their domination of international traffic between Canada and the U.S.A. Private carriage is exempt in Canada from regulatory constraint on entry and pricing. There is an urgent need for this exemption to be extended, by all provinces to all trucking activity undertaken among affiliated companies.

VEHICLE SIZE AND WEIGHT LIMITS

Considerable work has been done by CCMTA in the development of uniformity of vehicle size and weight limits. Indeed most Canadian jurisdictions lead the U.S.A. in allowing vehicle sizes, weights, and combinations which optimize cost and fuel efficiency. It is encouraging to see concern with fuel conservation being translated into action such as experimentation with tandem 45 foot trailer combinations. The 47 per cent saving in fuel consumption which has been demonstrated by extensive trials in Quebec cannot be ignored by any jurisdiction which professes concern about fuel

supply and prices.

However much work in this area remains to be done to improve the efficiency of interjurisdictional transportation. While we recognize that climate, terrain, and physical constraints of highways vary across Canada we believe that considerably greater universality of vehicle types, combinations, and gross vehicle and axle weight limits should be possible. For example, the tandem tractor, in combination with tri-axle and quad-axle trailers have made valuable contributions to improving transportation efficiency in those jurisdictions which permit their use. Also, tandem combinations of conventional length trailers have a long history of safe and efficient use in some North American jurisdictions. The opportunity for use of such combinations should be examined in all provinces where multi-lane limited access highways make such consideration practical.

CONCLUSION

We believe that freer entry, elimination of pricing controls, and tariff bureau reform combined with more liberal vehicle size and weight limits would provide Canadian manufacturers and consumers with a stronger, more responsive and competitive highway transportation service industry. The need for action is urgent if Canadian manufacturers are to remain competitive in the North American marketplace.

To implement the relaxed approach to entry and pricing regulation of the trucking industry which we advocate will require co-ordinated action on the part of all Canadian jurisdictions. While appropriate action by individual provinces will be helpful only joint co-ordinated action will provide universal relief.



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Mémoire
de
L'Association des manufacturiers canadiens

Association des manufacturiers canadiens

Charlottetown (I.-P.-E.)
du 15 au 17 juin 1982

MÉMOIRE
DE
L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS
À LA
CONFÉRENCE CANADIENNE D'ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISÉ

Dans le mémoire que nous avons soumis à l'Assemblée annuelle de 1981 de la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé, nous avons signalé l'urgente nécessité d'une réforme réglementaire dans le domaine du transport routier des marchandises. Un an plus tard, l'Association des manufacturiers canadiens désire non seulement attirer de nouveau votre attention sur cette nécessité mais aussi insister sur le fait que cette question revêt une importance accrue dans la conjoncture économique actuelle alors que de fortes pressions s'exercent pour qu'on améliore la productivité et ce, à tous les aspects de la fabrication et de la distribution des produits.

L'an dernier, nous avons fait valoir qu'il fallait une action coordonnée de toutes les juridictions canadiennes pour réformer les points suivants: les contraintes imposées aux entrepreneurs désireux d'entrer dans le domaine du transport routier; l'intervention gouvernementale dans la détermination des prix de ce transport; l'activité des bureaux de tarif; les limites relatives à la taille et au poids des véhicules. Nous avons également insisté sur la nécessité de permettre le transport privé intersociétés. Nous avons expliqué que ces mesures sont nécessaires pour permettre aux manufacturiers canadiens d'être sur un même pied que les producteurs américains en ce qui concerne la concurrence sur le marché nord-américain.

Au cours des derniers douze mois, deux facteurs ont exercé de lourdes pressions pour que les manufacturiers canadiens accroissent l'efficacité de la distribution de leurs produits. Premièrement,

le déclin de la demande de biens en période de ralentissement économique les a forcés à chercher des marchés plus éloignés et a donné lieu à l'urgent besoin d'un service de transport souple et approprié coûtant le moins cher possible. Deuxièmement, les améliorations indiquées de la productivité et de l'efficacité du système de transport américain depuis que la réglementation a été modifiée dans ce pays ont donné un avantage aux fabricants des U.S.A. concernant l'accès à leur propre marché ainsi qu'au marché canadien.

Nous tenons à reconnaître le progrès réalisé par certaines juridictions canadiennes dans l'examen et la réforme de leur réglementation.

L'initiative du gouvernement ontarien de nommer un Comité d'examen de la Public Commercial Vehicles Act en vue d'élaborer les principes d'une nouvelle législation est un bon pas en avant. Nous nous réjouissons aussi que cette juridiction ait promulgué une mesure législative prévoyant le transport privé intersociétés. Nous avons en outre collaboré avec intérêt avec le Comité d'examen de la Nova Scotia's Motor Carrier Act ainsi qu'à l'étude du processus réglementaire qui est actuellement en cours au Québec.

Toutefois, nous tenons à signaler qu'une analyse distincte des contraintes réglementaires dans chaque juridiction ne tient aucun compte de la principale préoccupation de nombreux manufacturiers... le mouvement extraprovincial des marchandises. Afin que nous puissions réaliser dans la mesure voulue l'accroissement de l'efficacité en matière de distribution de biens, il faut absolument que toutes les juridictions abordent cette question d'une façon coordonnée.

Etant donné que nos préoccupations spécifiques sont, dans une large mesure, les mêmes qu'en juin 1981, nous joignons au présent document un exemplaire du mémoire que nous avons alors soumis.

MÉMOIRE

DE

L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS

À LA

**CONFÉRENCE CANADIENNE D'ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISÉ**



The Canadian Manufacturers' Association
L'Association des manufacturiers canadiens

MÉMOIRE
DE
L'ASSOCIATION DES MANUFACTURIERS CANADIENS
À LA
CONFÉRENCE CANADIENNE D'ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISÉ

L'Association des manufacturiers canadiens est heureuse de pouvoir exposer ses vues à l'assemblée annuelle de la Conférence canadienne d'administrateurs en transport motorisé. Au cours de l'année dernière, il nous a été donné de traiter de plusieurs questions spécifiques dont s'occupent certains de vos Groupes de travail. Plutôt que de répéter ces observations, nous nous limiterons à identifier certaines préoccupations générales de nos membres et à indiquer des domaines spécifiques qui réclament une attention et des mesures urgentes.

Le coût et l'efficacité de la distribution des produits préoccupent de plus en plus nos membres. Nombre de facteurs suscitent cette préoccupation, notamment:

- 1) la réduction des barrières tarifaires et d'autres entraves artificielles au commerce mondial;
- 2) la montée en flèche des prix du carburant et son effet sur le coût du transport;
- 3) les taux élevés d'intérêt et l'accroissement qui en résulte sur ce qu'il en coûte au chapitre des stocks;

- 4) la tendance des sociétés multinationales à grossir le plus possible leurs économies d'échelle en affectant un seul de leurs établissements à la production d'un produit particulier et ce, en quantité suffisante pour répondre à la demande mondiale (mandatement pour un produit mondial).

Cet ensemble de causes crée chez les manufacturiers le besoin d'un service de transport efficace et sûr au meilleur compte possible. Même si les ~~manufacturiers~~ manufacturiers canadiens s'intéressent de plus en plus aux marchés mondiaux, c'est le marché nord-américain qui demeure le centre de la plupart de leurs programmes de marketing. Il est donc vital pour eux d'avoir des services de transport efficaces entre toutes les juridictions nord-américaines. Or, le transport routier, étant le moyen de transport le plus populaire et le plus souple, il est prédominant en ce qui concerne la distribution de la plupart des biens manufacturés.

Comme toute autre industrie de service, pour être efficace, celle du camionnage doit pouvoir se développer avec le moins possible de restrictions artificielles afin de répondre à la demande. C'est ce principe qui a inspiré la Motor Carrier Act de 1980 aux États-Unis. La mise en vigueur de la réforme réglementaire dans ce pays commande impérieusement qu'on prenne, au Canada, les mesures voulues pour permettre en notre pays le développement d'un système de livraison concurrentiel et efficace pour nos produits manufacturés. Sur le territoire canadien, non seulement devons-nous porter le coûteux fardeau de l'intervention réglementaire dans l'économie mais il nous faut surmonter en

outre les difficultés auxquelles donnent lieu les attitudes variées des juridictions canadiennes en matière de transport interprovincial. A notre avis, toutes les juridictions canadiennes doivent se pencher sur les questions suivantes pour que les manufacturiers canadiens gardent un accès concurrentiel au marché nord-américain.

ENTRÉE DANS L'INDUSTRIE

Selon l'AMC, on devrait considérablement assouplir les restrictions visant l'entrée dans l'industrie du camionnage "pour location". Les conditions suivantes devraient pleinement satisfaire le besoin qu'a le public d'identification des transporteurs et d'exclusion de candidats peu sérieux ou irresponsables. L'autorisation de faire du camionnage devrait être accordée par l'organisme de réglementation approprié une fois les preuves suivantes établies:

- 1) responsabilité financière raisonnable;
- 2) assurance suffisante pour couvrir la responsabilité publique et celle de la charge transportée.

Si un candidat répond à ces conditions, il devrait être autorisé à faire du transport dans la juridiction concernée sans égard aux points de destination, aux routes, aux marchandises ou au genre de matériel. Voici cinq résultats que produirait un tel changement:

- 1) les transporteurs existants développeraient assez de souplesse pour donner de l'expansion à leur activité, pour recourir à la sous-traitance ou pour adapter autrement leur exploitation afin d'en réaliser l'efficacité maximale;
- 2) les transporteurs existants seraient tenus de s'occuper davantage du marché pour soutenir la concurrence des nouveau-venus;
- 3) les nouveaux concurrents pourraient pénétrer sur tout marché où les entrepreneurs existants ne répondent pas à la demande ou sur tout marché où ils pourraient offrir des conditions avantageuses aux expéditeurs des points de vue prix ou service. Cela serait particulièrement profitable aux petites municipalités où les entrepreneurs locaux ou régionaux seraient libres de mettre au point des services compatibles avec la demande locale;
- 4) l'efficacité et la souplesse accrues du camionnage "pour location" amoindrirait la nécessité qu'éprouvent les manufacturiers d'affecter des ressources à des activités de camionnage privé;
- 5) une souplesse accrue du fonctionnement des flottes "pour location" ou des flottes privées permettrait une utilisation plus efficace du carburant.

DÉTERMINATION DES PRIX

L'AMC croit que, dans l'industrie du camionnage "pour location", les prix devraient être établis de la même manière que dans les autres industries et soumis aux mêmes statuts. Particulièrement en ce qui concerne un mouvement de ligne simple, les transporteurs devraient établir des prix indépendamment pour les services qu'ils veulent fournir sur le marché où ils fonctionnent. Des taux conjoints pourraient continuer à être établis par deux transporteurs ou plus qui veulent offrir des services directs conjoints.

Selon nous, cette libre détermination des prix, ajoutée à la facilité d'entrer dans l'industrie, forcerait les transporteurs à établir une gamme de prix et de services beaucoup plus large basée sur les forces naturelles du marché et non assujettie aux mécanismes artificiels que créent les règlements et les formules servant à la détermination des tarifs. Les transporteurs qui exerceraient leurs activités dans un tel climat mettraient sans doute au point des services adaptés aux besoins spécifiques du public expéditeur et choisiraient mieux leur marché. De même, les expéditeurs pourraient exercer un meilleur choix quant au genre de service et au prix qui correspondent le mieux à leur système de distribution et à leurs exigences en matière de marketing.

LES BUREAUX DE TARIFS

L'AMC reconnaît qu'au Canada, les Bureaux de tarifs ont joué un rôle utile quant à la publication et à la diffusion de la masse complexe des renseignements qui ont trait aux taux des transporteurs routiers. En soi, ce

rôle ne va pas à l'encontre de l'esprit de concurrence et il peut demeurer valable. Cependant, nous ne voyons pas pourquoi l'industrie du transport motorisé échapperait aux rigueurs de la concurrence en matière de prix. Les Bureaux de tarifs jouent apparemment un rôle d'approbateur de taux collectifs et il n'est pas sûr que cette activité n'enfreigne pas la législation canadienne sur la concurrence. Afin de dissiper ce doute, il s'en trouve qui aimerait que la loi exempte clairement ces Bureaux des dispositions sur les complots, ce qui leur permettrait de fonctionner légalement en tant que points de rencontre où les transporteurs s'entendent sur les tarifs à appliquer à des routes spécifiques. L'AMC ne voit pas pourquoi ce ne sont pas les forces du marché qui détermineraient le prix de ces services comme il en va du prix de la plupart des biens et des services produits au Canada. Nous n'appuyons pas le concept voulant que, dans le domaine du transport routier, la concurrence en matière de prix soit préjudiciable à l'industrie des transporteurs ou à l'intérêt du public en général.

TRANSPORT PRIVÉ INTERSOCIÉTÉS

Nonobstant le fait que les réformes que nous proposons devraient réduire le nombre des expéditeurs qui choisissent le transport privé de préférence au transport "loué", il est essentiel, selon nous, de permettre au premier d'être aussi efficace que possible. La logique-même veut qu'au sein d'un groupe d'entreprises affiliées, la direction soit libre d'utiliser ses véhicules et sa main-d'oeuvre le plus efficacement possible. Les possibilités de réduire le kilométrage total des véhicules par des mouvements contrebalancés dans les principaux circuits et par la combinaison du fret des

circuits de livraisons multiples sont énormes.

Aux États-Unis, on permet maintenant le transport intersociétés contrebalancé par une simple procédure d'enregistrement. Or, un des effets de cette amplification du rôle du transport privé, c'est que les flottes privées américaines plutôt que les flottes privées canadiennes accroissent leur prédominance dans le domaine du transport international entre le Canada et les États-Unis. En notre pays, le transport privé est exempté de la restriction réglementaire relative à l'entrée et aux prix. Il est extrêmement urgent que cette exemption soit étendue, par toutes les provinces, à toutes les activités de camionnage entreprises entre compagnies affiliées.

LIMITES DE LA DIMENSION ET DU POIDS DES VÉHICULES

Votre organisme a beaucoup travaillé à l'uniformisation des limites de la dimension et du poids des véhicules. Effectivement, la plupart des juridictions canadiennes sont en avance sur les États-Unis pour ce qui est de permettre des dimensions, des poids et des combinaisons de véhicules qui rendent l'utilisation du carburant aussi efficace et économique que possible. Il est encourageant de constater que le souci d'économiser le carburant se traduit par des expérimentations comme les combinaisons de camions-remorques de 45 pieds à deux essieux. Nulle juridiction qui se dit soucieuse du prix et des approvisionnements de carburant ne peut faire fi des expériences poussées qui ont été menées au Québec et qui ont enregistré une économie de 47 pour cent à ce chapitre.

Il reste cependant beaucoup de pain sur la planche pour améliorer l'efficacité du transport interprovincial. Bien que nous admettions que les conditions climatiques, le terrain et les contraintes physiques de nos routes varient d'une région à l'autre au Canada, nous sommes toujours persuadés qu'il est possible d'en arriver à une universalité beaucoup plus considérable relativement aux genres de véhicules, à leurs combinaisons et aux limites de la pesenteur brute tant des véhicules que de leur poids par essieu. Par exemple, le tracteur à deux essieux combiné à une remorque à trois ou quatre essieux a été un important facteur d'efficacité concernant le transport dans les juridictions où il lui est permis de rouler. De plus, dans certaines juridictions nord-américaines, on utilise depuis longtemps avec sécurité et efficacité les doubles combinaisons de remorques de longueur traditionnelle. Toutes les provinces qui comptent des autoroutes à allées multiples avec voies d'accès limitées devraient en étudier les possibilités.

CONCLUSION

L'AMC croit qu'une entrée plus libre dans l'industrie, la suppression des contrôles de prix et la réforme des Bureaux de tarifs, ajoutées à l'acceptation de limites plus généreuses en matière de dimension et de poids des véhicules, fourniraient aux manufacturiers et aux consommateurs canadiens une industrie de transport routier plus vigoureuse, mieux adaptée et plus concurrentielle. Il est urgent de passer à l'action pour que les fabricants du Canada demeurent concurrentiels sur le marché nord-américain.

L'adoption de l'attitude souple que nous préconisons concernant
églementation des prix et l'entrée dans l'industrie du camionnage exigera
travail de coordination de la part de toutes les juridictions canadiennes.
il est vrai que la prise de mesures appropriées par chaque province sera
tile, seule une action conjointe coordonnée soulagera tous les intéressés.



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Submission by the
Canadian Association of Movers

Canadian Association of Movers

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

INTRODUCTION

The Canadian Association of Movers is pleased to once again have been invited to submit on behalf of its members, concerns of the Industry to the Canadian Conference of Motor Transport Administrators.

In making this submission, we should point out that the Association has been actively involved in discussions with the C.C.M.T.A. on the following items of concern to the Household Goods Industry for the past two years.

REVIEW TO MVTA

TERMS AND CONDITIONS OF THE HOUSEHOLD GOODS

BILL OF LADING

CANADIAN AGREEMENT ON VEHICLE REGISTRATION

our presentation to the C.C.M.T.A. at Yellowknife, N.W.T. we made a comment with respect to the matter of the question of Interprovincial Tariffs and made the following comments at that time:

"The Trucking Industry as it involves Household Goods Carriers has over the years, become a substantially regulated industry. This regulation has been by the various provincial authorities exercising their primary jurisdiction over the Intraprovincial traffic and their delegated authority over Interprovincial traffic.

Entry into the Industry has been controlled; the Bill of Lading has become regulated and standardized across the country; and great strides have been made in the area of Licence Reciprocity. The uniformity of regulation from province to province has benefitted both the shipping public and the Industry.

Most shippers of used household goods are unsophisticated and irregular shippers, and so to the extent that there is uniformity, they know what to expect. This has the effect of easing the burden on the industry as it is much easier to deal with an informed customer.

One area of regulation which has been largely left untouched is the authority given to the provinces under Section 4 of the Motor Vehicle Transport Act to regulate rates charged in the trucking industry. In some provinces there has been regulation of local rates, and in some, there has been overall regulation; while in others there is simply rate filing or no requirement at all. It is our view that the time has come for the provinces to exercise the authority given under Section 4 of the Motor Vehicle Transport Act.

TERMS AND CONDITIONS OF CARRIAGE OF
THE UNIFORM HOUSEHOLD GOODS BILL OF LADING

The Terms and Conditions of Carriage for the Uniform Household Goods Bill of Lading were agreed upon in 1979 and have been implemented with the exception of the provinces of Quebec and Nova Scotia.

We wish to bring this again to the attention of the C.C.M.T.A. as we still believe that the lack of uniformity in the implementation is still causing problems with the consumer because of misunderstandings that exist as to the Terms and Conditions of Carriage under which this Industry operates, and under which the consumer feels they have some rights.

We would urge the Committee to ensure that the implementation in the two provinces referred to is encouraged as quickly as possible.

We would like an arrangement where a single hearing by a panel composed of members from all regulatory boards, could deal with the Interprovincial tariffs, or whereby the various boards would give full faith and credit to tariff approvals by other boards. In this way, shippers all across the country will know what their transportation charges will be. What has been expressed by us may be the ideal, but a start should at least be made at this time, by having each province institute a procedure for regulating the rate to be charged by the carriers in this segment of the industry.

We know that implementing such a policy involves complex matters and difficult decisions, and we are fully prepared to meet with the general body of the C.C.M.T.A. or committees thereof, in order to give such assistance as we can."

We pointed out in the comments given at that time on this subject that we are prepared to meet with the C.C.M.T.A. or a committee thereof, in order to discuss the matter and to give such assistance as we could, but, at this point in time we have yet to be advised or receive any comment on this proposal and we would solicit some further comments from the C.C.M.T.A. with respect to that presentation.

CANADIAN AGREEMENT ON VEHICLE REGISTRATION

The Canadian Association of Movers participated in the discussions that lead up to the implementation of the C.A.V.R. Agreement on April 1st, 1981, and during those discussions and subsequent to the implementation date has brought to the attention of the C.C.M.T.A. two areas in which the Household Goods Moving Industry still has some concerns.

In our earlier brief to the C.C.M.T.A. this Association pointed out that in our view the implementation by the province of Ontario of its P.C.V. Fee for non-domiciled Ontario based carriers, makes the cost of registration under a Category "A" prohibitive and in our view contravenes the spirit of the registration plan.

We have requested that the P.C.V. Fee as charged for the province of Ontario be reviewed and would recommend that this fee, if still to be collected by the province of Ontario, be prorated.

In addition to this particular issue, we still continue to discuss with Working Group B the matter of Commodity Description for the household goods carriers, as we have pointed out many times, that by virtue of the two Categories referred to in the C.A.V.R. that household goods carriers are required to make a choice under which Category he wishes to be registered.

This, in spite of the fact that in most cases Provincial Commodity Description allows household goods carriers, in addition to having household effects gives them the right to haul electronics, new

erated store fixtures, and commodities of that nature.

The discussions with Working Committee B are ongoing at the time of this presentation, and we have received comments from the Chairman of that Committee with a view to formalizing Commodity Descriptions in all jurisdictions across Canada.

It is hoped that when this procedure has been concluded, that the C.C.M.T.A. will then allow the Household Goods Industry to operate under the terms of its Commodity Description as a Category B Carrier in the manner in which Household Goods Industry operated prior to the implementation of the C.A.V.R.

We appreciate the opportunity of presenting these points again to the C.C.M.T.A. and are very pleased to have been invited by the C.C.M.T.A. to participate in the discussions and hope that the current working relationship between the Canadian Association of Movers and the C.C.M.T.A. will continue in the future.

G. Barrett

Executive Vice-President



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Mémoire présenté par
l'Association canadienne des déménageurs

Charlottetown (I.-P.-E.)
Du 15 au 17 juin 1982

INTRODUCTION

L'Association canadienne des déménageurs est heureuse d'avoir été invitée de nouveau à faire connaître, au nom de ses membres, les préoccupations de l'industrie à la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé.

Nous aimerions souligner que depuis deux ans, l'Association participe activement à des délibérations avec la C.C.A.T.M. au sujet des questions suivantes qui préoccupent l'industrie des effets ménagers.

REVISION DE LA LOI SUR LE
TRANSPORT PAR VEHICULE A MOTEUR
CONDITIONS RELATIVES AU CONNAISSEMENT POUR
LES EFFETS MENAGERS
ENTENTE CANADIENNE SUR L'IMMATRICULATION
DES VEHICULES

REVISION DE LA LOI SUR LE TRANSPORT

PAR VEHICULE A MOTEUR

Dans le mémoire que nous avons présenté à la C.C.A.T.M. à Yellowknife (T.-N.-O.), nous avons parlé de la question des tarifs interprovinciaux dans les termes suivants:

"Au cours des années, l'industrie du camionnage a été assujettie, en ce qui concerne le transport d'articles ménagers, à une réglementation considérable. Cette réglementation a été instaurée par les diverses autorités provinciales qui exerçaient ainsi leur compétence propre en matière de circulation intraprovinciale et les pouvoirs qui leur sont délégués à l'égard de la circulation interprovinciale.

L'accès à l'industrie a été contrôlé, la feuille de route est devenue une formule réglementée et normalisée dans tout le pays, et de grands pas ont été accomplis dans le domaine de la réciprocité en matière d'octroi de permis. L'uniformité de la réglementation d'une province à l'autre a été avantageuse tant pour le public qui fait transporter des biens que pour l'industrie.

La plupart des expéditeurs d'articles ménagers usagés ne sont pas très spécialisés et n'effectuent pas régulièrement ce genre de transaction. Dans la mesure où la réglementation est uniforme, ils savent à quoi s'attendre, ce qui allège le fardeau de l'industrie, car il est beaucoup plus facile de traiter avec un client bien informé.

Un aspect de la réglementation auquel on n'a presque pas touché est le pouvoir accordé aux provinces, en vertu de l'article 4 de la Loi sur le transport par véhicule à moteur, de réglementer les tarifs dans l'industrie du camionnage. Dans certaines provinces, on a réglementé les tarifs à l'échelle locale, et dans d'autres, il y a eu une réglementation générale. Par contre, dans d'autres provinces il suffit de déposer une liste des tarifs, ou encore il n'existe aucune réglementation. À notre avis, il est temps que les provinces exercent le pouvoir qui leur est accordé en vertu de l'article 4 de la Loi sur le transport par véhicule à moteur.

Nous aimerions qu'il y ait une formule suivant laquelle il suffirait d'une seule audience devant un groupe de membres de toutes les commissions de réglementation pour régler la question des tarifs interprovinciaux, ou suivant laquelle les diverses commissions reconnaîtraient sans réserve les tarifs approuvés par les autres commissions. De cette façon, les expéditeurs de tout le pays connaîtraient les frais de transport qu'ils auront à déboursier. Peut être s'agit-il là d'une situation idéale, mais il faudrait tout au moins, pour le moment, que chaque province institue un processus permettant de réglementer le tarif que doivent percevoir les transporteurs dans ce secteur de l'industrie.

Nous savons que la mise en oeuvre d'une telle politique exige que l'on règle des questions complexes et que l'on prenne des décisions difficiles, et nous sommes entièrement disposés à rencontrer des membres de la C.C.A.T.M. ou de ses comités afin de leur apporter toute l'aide que nous pouvons."

Nous avons soulignée alors que nous étions prêts à rencontrer des membres de la C.C.A.T.M. ou d'un de ses comités afin de discuter de cette question et d'apporter notre aide, mais jusqu'ici notre proposition n'a suscité aucune réaction, et nous demandons donc à la C.C.A.T.M. qu'elle nous fasse connaître sa position à ce sujet.

Conditions de transport et connaissance
uniformes pour les effets ménagers

On s'est entendu en 1979 sur les conditions de transport et le connaissance uniformes pour les effets ménagers, et ces modalités sont appliquées dans toutes les provinces sauf au Québec et en Nouvelle-Ecosse.

Nous portons de nouveau ce point à l'attention de la C.C.A.T.M., car nous croyons toujours que le manque d'uniformité cause des problèmes auprès du consommateur à cause des malentendus qui existent relativement aux conditions de transport en vertu desquelles l'industrie fonctionne et qui accordent certains droits au consommateur.

Nous prions donc le comité d'inciter les deux provinces mentionnées ci-dessus à mettre ces modalités en vigueur aussi rapidement que possible.

L'ENTENTE CANADIENNE SUR L'IMMATRICULATION DES VEHICULES

L'Association canadienne des déménageurs a participé aux délibérations qui ont débouché sur l'entrée en vigueur de l'E.C.I.V. le 1^{er} avril 1981. Au cours de ces délibérations et après la mise en oeuvre de l'entente, l'Association a porté à l'attention de la C.C.A.T.M. deux domaines qui préoccupent toujours l'industrie du transport des effets ménagers.

Dans un mémoire présenté antérieurement à la C.C.A.T.M., l'Association a souligné qu'à son avis, en imposant aux transporteurs non domiciliés en Ontario une redevance pour les véhicules commerciaux publics, le gouvernement ontarien rend prohibitif le coût d'inscription dans la catégorie A et, à notre avis, va à l'encontre de l'esprit du plan d'immatriculation.

Nous avons demandé que cette redevance soit révisée, et nous recommandons que si elle continue à être prélevée par l'Ontario, elle le soit au prorata.

Outre cette question précise, nous discutons toujours avec le groupe de travail B au sujet de la description des biens pour les transporteurs d'effets ménagers, car comme nous l'avons souligné maintes fois, les transporteurs d'effets ménagers doivent choisir dans laquelle des deux catégories dont fait mention l'E.C.I.V. ils souhaitent être inscrits.

Et cela, en dépit du fait que dans la plupart des provinces, la description des biens permet aux transporteurs d'effets ménagers de transporter, en plus de ces effets, des appareils électroniques, des comptoirs et rayons neufs de magasin, et d'autres biens de même nature.

Les discussions se poursuivent actuellement avec le groupe de travail B, et le président de ce comité nous a fait savoir que l'on espère établir une description formelle des biens admissibles dans toutes les administrations du Canada.

Nous espérons qu'une fois cela fait, la C.C.A.T.M. permettra à l'industrie des effets ménagers d'être considérée comme un transporteur de la catégorie B selon les conditions établies dans sa description des biens, tout comme elle l'était avant l'entrée en vigueur de l'E.C.I.V.

Nous sommes heureux d'avoir l'occasion de faire valoir de nouveau ces points à la C.C.A.T.M. et d'avoir été invités à participer aux délibérations, et nous espérons que les relations qui existent entre l'Association canadienne des déménageurs et la C.C.A.T.M. se poursuivront dans l'avenir.

Le vice-président administratif,

G. Barrett



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Why Mopeds Require Operable Pedals
and
A Request that Provinces and Territories
Maintain Separate Accident Statistics
For Mopeds

Submitted by the
Moped Association of Canada

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

Introduction

The Moped Association of Canada (MAC) represents manufacturers, distributors and retail dealers of European made mopeds.

We welcome the opportunity to present to you our views on why no change should be made to the existing moped definition. We also wish to state that there is a need for separate moped accident statistics to be recorded.

Association members are opposed to the request for the removal of the pedal requirement from the moped definition. In our opinion there must be legislation that clearly defines and distinguishes the low speed, low powered, energy saving moped from motorcycles and appropriately regulates the vehicle.

Elimination of the pedal requirement would be detrimental to safety and law enforcement and would jeopardize the integrity of the moped. It would also cause confusion in the minds of consumers as to which vehicle was a moped and which was a motorcycle.

Mopeds Require Operable Pedals.

MAC recommends that Mopeds continue to be classified in accordance with the amendment to the Motor Vehicle Safety Regulations marked Schedule No. 157, which became effective April 1, 1980.

The definition of a moped under Schedule No. 157 contains four elements which clearly distinguish a moped from any other two-wheeled vehicle:

1. "has a maximum attainable speed on level ground, unassisted by operation of the pedal system, of 50 km/h (30 mph)",
2. "has pedals by means of which the vehicle may be propelled at all times",
3. "has a power source that produces a maximum of 1.5 kW (2 bhp), or a piston displacement not exceeding 50 cm³ (3.05 cubic inches)",
4. "has a power drive system that does not require clutching or shifting by the operator after the drive system is engaged".

Pedal Power.

"Pedal-power" in combination with engine power can have a significant effect on acceleration performance in moving away from a stop sign or traffic light. Additional "pedal-power" is also needed to maintain a speed compatible with the flow of traffic on uphill grades and to avoid "wagging", which is a dangerous safety hazard when proceeding uphill. In both of these instances "pedal-power" is an important safety factor. The word moped, a combination of MOped and PEDals, describes this concept which is unique among all existing vehicles.

Moped Identification.

When a law officer looks at a moped it can be easily and quickly identified because of the pedals. Under the current Motor Vehicle Safety Regulations a two-wheeled vehicle without pedals is quickly recognized as a motorcycle. Elimination of the pedal

continued page 2.

Moped Identification--continued.

requirement would lead to confusion between mopeds and different types of motor-cycles - many of which are much more powerful and faster than mopeds, but because the size is similar, could easily be confused with mopeds in the absence of pedals.

U.S. Moped Legislation.

38 of the 46 States which have enacted moped legislation require the vehicle to have operable pedals.

Since 1980, 28 bills seeking to eliminate the pedal requirement have been introduced. Only 4 have become law.

In response to a petition by the Motorcycle Industry Council, the National Highway Traffic Safety Administration has amended its Agency Guidelines for "mopeds" (motorized bicycles) by deleting any reference to pedals. This action was opposed by the American Association of Motor Vehicle Administrators and the National Safety Council.

The major safety organizations which endorse the "operable pedal" requirement are:

International Association of Chiefs of Police
Vehicle Equipment Safety Commission
National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances
American Association of Motor Vehicle Administrators
National Safety Council

Separate Accident Statistics for Mopeds.

Because of the unique definition and character of the moped, MAC members believe that it is important to keep separate accident statistics. In order to assess the safety record and analyze the types and causes of accidents in which mopeds are involved, separate statistics are necessary. The pedal requirement in the moped definition helps assure that moped accidents will not be confused with other two-wheeled motorized vehicle accidents - (motorcycles, motor-driven cycles, etc.). Two wheeled vehicles involved in accidents should be properly identified.

Statistical information is needed to determine the extent of involvement in traffic accidents of this specific vehicle and to develop accident counter measure if required.

Where separate accident statistics are recorded, mopeds have an excellent safety record. We believe this record is due in part to the moped's low speed and the use of "pedal-power" when needed.

SUMMARY.

In the opinion of MAC members the removal of the pedal requirement would destroy the unique identity of the moped and provide accomodation for small higher-powered motorcycles to enter this classification. It would also complicate matters in establishing accurate accident statistics.

The definition set out in the Motor Vehicle Safety Regulations Amendment "has pedals by which the vehicle may be propelled at all times" ensures the singular position of the moped - separate from the motorcycle and separate from the bicycle. Elimination of the pedal requirement would be a retrogressive step and in effect, return the moped to the motorcycle classification, thus destroying the clear and separate definition it now represents.

The Moped Association of Canada is most appreciative of the opportunity to present this submission to the CCMTA and welcomes any questions on the brief that you may wish to have answered.

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Pourquoi les cyclomoteurs doivent être
munis de pédales de fonctionnement

et

Une demande pour que les Provinces et les Territoires
gardent des statistiques séparées concernant les accidents
des cyclomoteurs

Présentée par
L'Association Cyclomoteur du Canada

Charlottetown (I.-P.-E.)
du 15 au 17 juin 1982

Introduction

L'Association Cyclomoteur du Canada (ACC) représente les fabricants, les distributeurs et les marchands au détail de cyclomoteurs de fabrication européenne.

Nous vous remercions de l'occasion que vous nous offrez de vous présenter notre point de vue sur la raison pour laquelle nous insistons qu'aucun changement ne soit effectué à la définition présentement utilisée du cyclomoteur. Nous désirons aussi vous faire remarquer que nous croyons qu'il existe un pressant besoin d'enregistrer les statistiques d'accidents de façon séparée pour les cyclomoteurs.

Les membres de l'Association sont opposés à la requête postulant l'idée qu'un besoin de pédales n'existe pas et que la définition du cyclomoteur en soit ainsi changée. Nous croyons fermement que la loi doit définir très clairement et de façon distincte les caractéristiques de basse vitesse, de basse puissance et l'économie d'énergie du cyclomoteur qui note de façon si marquée ces différences avec les motocyclettes et aussi que la loi régisse de façon bien ordonnée le véhicule en question.

L'élimination du besoin des pédales irait à l'encontre de la sécurité et de l'application de la loi et mettrait en danger l'intégrité même du cyclomoteur. Cela aurait aussi pour but de créer de la confusion dans l'esprit du consommateur en ce sens que celui-ci ne pourrait plus établir la différence entre un cyclomoteur et une motocyclette proprement dite.

Les cyclomoteurs doivent être munis de pédales de fonctionnement.

L'ACC recommande que les cyclomoteurs continuent d'être classifiés conformément à l'amendement apporté aux règlements de la Sécurité des Véhicules Moteurs intitulés article N° 157 et qui est entré en vigueur le 1^{er} avril 1980.

La définition d'un cyclomoteur en vertu de l'article N° 157 contient quatre éléments qui distinguent très clairement le cyclomoteur de tout autre véhicule à deux roues:

1. "possède une vitesse maximale de 50km/h sur surface à niveau, sans aide du système de pédales (30 milles à l'heure)",
2. "possède des pédales qui permettent au véhicule d'être mû en tout temps",
3. "possède une source de puissance qui produit un maximum de 1,5 kW (2 bhp), ou un déplacement de pistons ne dépassant pas 50 cm cube (3,05 pouces cubes)",
4. "possède un système d'entraînement qui ne requiert aucun embrayage ou déplacement par l'opérateur une fois que le système d'entraînement est mis en marche".

"Puissance de la pédale".

La "puissance de la pédale" combinée à la puissance du moteur peuvent avoir un effet important sur la performance d'accélération lorsque le cyclomoteur repart après un arrêt ou un feu de circulation. Une "puissance de pédale" additionnelle est aussi requise pour maintenir une vitesse qui permet de s'adapter aux rythmes de la circulation lors des montées ainsi que pour éviter les "zigzags", qui constituent naturellement un très grave danger dans une côte. Dans

Suite à la page 2

"Puissance de la pédale" — suite.

ces deux cas, la "puissance de pédale" constitue un facteur de sécurité important. Le mot cyclomoteur, qui est en fait une combinaison des mots CYClo et MOteur, décrit bien ce concept qui est tout à fait unique parmi les véhicules présentement sur le marché.

Identification du Cyclomoteur.

Lorsqu'un agent de police regarde un cyclomoteur, il peut, grâce aux pédales, l'identifier facilement et rapidement. En vertu des règlements de sécurité des véhicules motorisés, actuellement en vigueur, tout véhicule à deux roues sans pédale est rapidement reconnu comme étant une motocyclette. L'élimination du besoin de pédale mènerait à une confusion entre le cyclomoteur et les différents genres de motocyclettes; parmi lesquels on compte plusieurs modèles qui sont beaucoup plus puissants et plus rapides que les cyclomoteurs, mais parce que leurs dimensions sont semblables, pourraient facilement être pris pour des cyclomoteurs si on en enlevait les pédales.

Loi américaine sur les cyclomoteurs

38 des 46 États ont maintenant des lois régissant les cyclomoteurs demandant que ceux-ci soient munis des pédales de fonctionnement. Depuis 1980, 28 projets de loi demandant l'élimination du besoin des pédales ont été présentés. Seulement 4 ont été adoptés comme loi.

Suite à la page 3

- 3 -

Loi américaine sur les cyclomoteurs — suite.

Suite à une pétition du Conseil de l'Industrie des Motocycllettes, le Service d'administration de la Sécurité sur les Routes Nationales (National Highway Traffic Safety Administration) a amendé ses directives à ses organismes concernant les "cyclomoteurs" (bicyclettes motorisées) en enlevant toute référence aux pédales. Cette action fut opposée par l'Association Américaine des Administrateurs des Véhicules Automobiles (American Association of Motor Vehicle Administrators) ainsi que par le Conseil National de Sécurité Routière (National Safety Council).

Les principales organisations de sécurité routière qui sont en faveur des "pédales de fonctionnement" sont:

L'Association Internationale des Chefs de Police

La Commission de Sécurité de l'Équipement de Véhicules

Le Comité National pour les Règlements et Lois de Circulation
Uniformes

L'Association Américaine des Administrateurs de Véhicules
Automobiles

Le Conseil National de Sécurité Routière

Statistiques séparées d'accidents pour les cyclomoteurs.

Vu le caractère et la définition bien uniques du cyclomoteur, les membres de L'ACC croient qu'il est très important de garder des statistiques séparées d'accidents. Ceci permettra d'analyser le dossier sécurité ainsi que les genres et causes d'accidents dans

Suite à la page 4

Statistiques séparées d'accidents pour les cyclomoteurs -- suite.

lesquels les cyclomoteurs sont impliqués et à cette fin des statistiques séparées doivent être enregistrées. Vu que la définition même du cyclomoteur incorpore le besoin de pédales de fonctionnement, ceci permet d'assurer que les accidents des cyclomoteurs ne soient pas confondus avec les accidents d'autres véhicules motorisés à deux roues (motocyclettes, cyclettes à moteur, et autres). Les véhicules à deux roues impliqués dans des accidents doivent être identifiés correctement et séparément.

Les renseignements statistiques sont nécessaires afin d'établir l'étendue de l'implication dans les accidents de circulation de ce véhicule et de permettre aussi de mettre au point des contre-mesures pour prévenir les accidents.

Partout où des statistiques d'accidents sont gardées, les cyclomoteurs ont toujours maintenu un excellent record de sécurité. Nous croyons que ce record est dû en partie à la basse vitesse du cyclomoteur ainsi qu'à l'utilisation de la "puissance de pédales" lorsque requise.

SOMMAIRE.

Selon les membres de l'ACC, enlever le besoin de pédales au cyclomoteur détruirait son identité unique et permettrait aux motocyclettes plus puissantes de profiter de ce classement. Cela compliquerait énormément les choses au moment d'établir des statistiques d'accident précises.

La définition contenue dans l'amendement aux règlements sur la Sécurité des Véhicules Automobiles contient ce qui suit "possède des pédales qui permettent aux véhicules d'être entraînés en tout temps" ce qui définit de façon bien claire la position particulière du cyclomoteur, bien séparé de la motocyclette et aussi bien séparé de la bicyclette. L'élimination du besoin des pédales serait en fait une étape rétrogressive, et retournerait le cyclomoteur au classement de la motocyclette, détruisant ainsi la définition bien claire et bien séparée qu'elle possède en propre.

L'Association Cyclomoteur du Canada vous remercie de l'occasion que vous lui fournissez de présenter cette soumission au CCATM et elle se fera un plaisir de répondre à toute question que vous désirez lui poser concernant ce sujet.



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

A Uniform Federal/Provincial Definition
for Mopeds/Nopeds - An Update

Submitted by the
Motorcycle & Moped Industry Council

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

INTRODUCTION

The Motorcycle & Moped Industry Council has been represented at annual CCMTA conferences since 1977. Each year we look forward to meeting with CCMTA members, and, through this excellent forum, to having the opportunity of presenting the concerns of our industry.

We were pleased to learn that as a result of a brief submitted by MMIC in Québec City last year, the Standing Committee on Drivers and Vehicles has instructed its Working Group on Vehicle Standards and Inspection to study the question of a uniform definition for moped.

At this time, we would like to reiterate a recommendation contained in the earlier brief, specifically, that the federal and applicable provincial/territorial governments amend their existing definitions for mopeds to permit the option of either being equipped with pedals for propulsion by muscular power, or not equipped with pedals.

Two years ago, MMIC member companies, namely Honda, Suzuki and Yamaha, introduced a number of lightweight, fuel-efficient, two-wheeled vehicles commonly referred to as "nopeds" to the Canadian market. These vehicles have identical design specifications and performance characteristics to those of mopeds, except that they have stationary footrests instead of moveable pedals.

In our view, the pedal requirement presently established for this class of vehicle by the majority of provinces arbitrarily discriminates against "nopeds", requiring them to be registered as motorcycles and thereby subjecting them to higher age restrictions, increased registration fees, and substantially higher costs for insurance coverage.

Since our brief to last year's CCMTA conference in Québec City, there has been a growing trend, particularly in the United States, toward an increasing number of jurisdictions that treat mopeds and nopeds in an identical manner for purposes of registration and licensing.

We hope the following update of development since last year's conference will be of assistance and enable uniform treatment of these vehicles in Canada through amendments to existing federal and provincial moped definitions.

MOPED/NOPED SPECIFICATION SIMILARITY

In 1979, the federal government under the Canadian Motor Vehicle Safety Regulations established a moped definition which became effective April 1, 1980 (see Appendix A). This definition has been used as a guideline by many provinces.

Recent technological advances have enabled the companies mentioned earlier to manufacture "nopeds" which comply in all respects with the federal moped definition and applicable moped regulations, except for the pedal requirement. Most important is the fact that "nopeds", like mopeds, are designed for a maximum speed capability of 50 km/h (30 mph).

Some would argue that pedals are the moped's most important identifying feature and are essential to the moped's long range integrity. Also, it has been suggested that eliminating pedals would confuse mopeds with higher-powered, speedier motorcycles. We feel neither of these points is correct. Performance is the essential aspect of the moped definition - not pedals.

All modern mopeds, with or without pedals, are low-speed, motor-driven cycles. The lack of pedals does not make the "noped" a small motorcycle. Mopeds and "nopeds" are distinguished from motorcycles by their distinctive performance characteristics of low power, low speed, and simple operation, including automatic transmission.

STATUS OF CANADIAN/ U.S./ EUROPEAN MOPED/NOPED REGULATION

Two Canadian provinces currently treat mopeds and nopeds in an identical manner. Our host province for this year's conference, Prince Edward Island, permits registration of "nopeds" under their moped definition. A regulation enacted by the Province of New Brunswick in March of 1981 provides for optional pedals under their motor driven cycle category.

In the United States, the National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), in recommendations to state governments in December 1981, initiated a revision to its moped definition by deleting any reference to pedals. To evaluate this position NHTSA conducted a study of performance parameters to ascertain whether quantifiable safety differences exist between vehicles with and without pedals. The results of this analysis indicated that there was no significant safety benefit for pedals.

At the present time, ten states, District of Columbia, Hawaii, Iowa, Kansas, Maine, New Mexico, New York, Rhode Island, Washington and Wisconsin have eliminated the pedal requirement from their definition, with an eleventh, Kentucky, expected to follow suit shortly. (Five additional states regulate mopeds as low-power, motor-driven cycles.)

Further, it should be noted that the Economic Commission of Europe (ECE) regulations do not require mopeds to have pedals. Pedals are not required in Austria, Australia, Belgium, Finland, Great Britain, Italy, Japan or Sweden. Thus, to adopt our proposal will aid harmonization of international traffic and safety laws.

MODEL DEFINITION

We can appreciate the dilemma of standards development staff faced with the variety of terminology and specifications used to describe these light-weight, two-wheeled, motorized vehicles. Current provincial definitions include the terms motor-driven cycle, motor-assisted bicycle, motor-assisted pedal bicycle and moped.

For simplification, we suggest that the existing CMVSS moped definition (ref. Appendix A), excluding clause (d), be retained and used as a guide for provincial/territorial regulation of mopeds/nopeds.

SUMMARY

The principal issue relates to the definition of moped as a category of vehicle with pedals. A pedal requirement in the moped definition arbitrarily discriminates against a number of products that should have equal access to the Canadian moped market. By requiring pedals where other means of propulsion may be preferable, product innovation is restricted and consumer choice limited without justification. It also places manufacturers and retailers of "nopeds" at a distinct disadvantage in the marketplace.

Our members believe that all 50 cc, 2 horsepower, automatic transmission equipped vehicles, capable of travelling no more than 50 km/h (30 mph), should be subject to the same equipment regulations and licensing requirements.

We suggest to CCMTA and Transport Canada that the existing CMVSS moped definition be retained, but amended to delete the reference to pedals. This could serve as a model for provincial moped/noped regulation.

Energy conservation methods and alternative forms of transportation are currently being evaluated by government at all levels. We expect that during the next decade and beyond, demand for moped type vehicles will increase, and that these safe, inexpensive, fuel-efficient, two-wheelers will become an important part of the overall transportation mix in Canada. Our association believes that amending existing moped definitions to provide for "noped" footrest models would facilitate vehicle registration procedures

APPENDIX A

EXISTING CANADIAN FEDERAL MOPED DEFINITION

"moped means a vehicle that,

- a) has steering handlebars completely constrained from rotating in relation to the axle of one wheel in contact with the ground,
 - b) is designed to travel on not more than three wheels in contact the the ground,
 - c) has a maximum attainable speed on level ground, unassisted by operation of the pedal system of 50 km/h (30 mph),
 - * d) has pedals by means of which the vehicle may be propelled at all times,
 - e) has a power source that produces a maximum of 1.5 kW (2 bhp), or a piston displacement not exceeding 50 cubic centimetres (3.05 cubic inches),
 - f) has a power drive system that does not require clutching or shifting by the operator after the drive system is engaged, and
 - g) has a maximum weight of 55 kg (120 lbs) excluding fuel, or batteries used to store energy for vehicle propulsion.
- * MMIC suggests that this reference to pedals be deleted to allow "nopeds" to fall within the guidelines of this definition.

and equipment regulation enforcement by the provinces/territories.

We could welcome any comments on our brief and would be pleased to respond to any questions on this market in Canada.



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS .

EN TRANSPORT MOTORISE

(CCATM)

Une définition uniforme fédérale/provinciale
cyclomoteurs/cyclomoteurs sans pedales (Mopeds/Nopeds)

Mise à jour

Présenté par le Conseil de
l'Industrie de la motocyclette et du cyclomoteur

Charlottetown (I.-P.-E.)
du 15 au 17 juin 1982

INTRODUCTION

Le Conseil de l'Industrie de la Motocyclette et du Cyclomoteur est représenté aux conférences annuelles de la CCATM depuis 1977. C'est avec grand plaisir que nous rencontrons chaque année les membres de la CCATM, et nous sommes heureux d'avoir l'occasion, par l'intermédiaire de cette excellente tribune, de présenter les points d'intérêts de notre industrie.

C'est également avec plaisir que nous apprenons qu'à la suite d'un mémoire soumis par le CIMC l'année dernière dans la ville de Québec, le comité de direction des conducteurs et véhicules a avisé ses groupes de travail sur l'inspection et les normes concernant les véhicules d'étudier la question d'une définition uniforme de la moped.

En ce moment, nous aimerions réitérer une recommandation contenue dans un mémoire ultérieur, à savoir que le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial approprié amendent leurs définitions actuelles des mopeds pour permettre l'option soit de les équiper de pédales pour propulsion par la force musculaire, soit de ne pas les équiper de pédales.

Il y a deux ans, certaines des compagnies membres du CIMC, à savoir Honda, Suzuki et Yamaha, ont lancé sur le marché un certain nombre de véhicules à deux roues, légers, économiques en matière de carburant, couramment désignés sous le nom de "nopeds" sur le marché canadien. Ces véhicules possèdent des caractéristiques techniques et de fonctionnement semblables

à celles des mopeds, à l'exception qu'ils sont munis de repose-pieds fixes au lieu de pédales mobiles.

D'après nous, l'exigence de la pédale actuellement établie pour cette catégorie de véhicule par la majorité des provinces discrimine arbitrairement contre les "nopeds", exigeant que celles-ci soient enregistrées comme des motocyclettes, requérant par conséquent de plus grandes restrictions d'âge, des frais plus élevés d'enregistrement, et des coûts beaucoup plus importants de couverture d'assurance.

Depuis notre mémoire prononcé au cours de la conférence annuelle de la CCATM dans la ville de Québec, nous avons assisté à une tendance continue, en particulier aux Etats-Unis indiquant qu'un nombre croissant de juridictions considèrent les mopeds et les nopeds de la même façon lorsqu'il s'agit de l'enregistrement et de l'octroi du permis.

Nous espérons que la mise à jour suivante sur le développement connu depuis la conférence de l'année dernière sera utile et permettra d'établir un traitement uniforme de ces véhicules au Canada grâce aux amendements des définitions actuelles aussi bien au niveau fédéral que provincial.

.....

SIMILARITÉ DES CARACTÉRISTIQUES MOPEDS / NOPEDS

En 1979, le gouvernement fédéral en vertu des règlements du Conseil canadien de la sécurité des véhicules motorisés établit une définition de la moped qui entra en vigueur le 1 avril 1980 (voir appendice A). Cette définition a été utilisée comme ligne directrice par beaucoup de provinces.

Les progrès récents de la technologie ont permis aux compagnies mentionnées précédemment de fabriquer des "nopeds" conformes sous tous les rapports à la définition fédérale de la moped et conformes aux règlements s'appliquant aux mopeds, à l'exception de l'exigence concernant la pédale. Ce qui est très important c'est le fait que les "nopeds", comme les mopeds, sont créées pour offrir une capacité maximum de vitesse de 50 km/h (30 mph).

Certains pourraient avancer que les pédales constituent la caractéristique d'identification de la moped la plus importante, et qu'elles sont essentielles pour l'intégrité à long cours de la moped. Il a été également suggéré que l'élimination des pédales ferait confondre les mopeds avec des motocyclettes de plus grande puissance, et de plus grande vitesse. Nous pensons qu'aucun de ces points n'est valable. La performance constitue l'aspect essentiel de la définition de la moped - sans pédales.

Toutes les mopeds modernes, qu'elles soient munies ou non de pédales, sont des motocyclettes à petite vitesse, fonctionnant à l'aide d'un moteur. L'absence de pédales ne transforme pas la "noped" en une petite motocyclette. Les mopeds et les "nopeds" se distinguent des motocyclettes en raison de leurs caractéristiques de performance distinctes, à savoir leur faible puissance, leur petite vitesse, leur fonctionnement simple, comprenant la transmission automatique.

STATUT DU RÈGLEMENT CANADIEN / AMÉRICAIN / EUROPÉEN / DES NOPED / MOPED

Deux provinces canadiennes considèrent actuellement les mopeds et les nopeds de la même façon. La province hôte de la conférence de cette année, l'Ile-du-Prince-Edouard, permet l'enregistrement des "nopeds" en vertu de sa définition de la moped. Un règlement établi en mars 1981 par la province du Nouveau-Brunswick comprend des pédales facultatives dans sa catégorie des véhicules à moteur.

Aux Etats-Unis, la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) dans ses recommandations aux gouvernements des Etats en décembre 1981, déclencha une révision de sa définition de la moped en éliminant toute référence à la pédale. Afin d'évaluer cette position, la NHTSA effectua une étude des paramètres de performance pour déterminer si des différences de sécurité notables existaient entre les véhicules munis de pédales et ceux qui n'en sont pas munis. Les résultats de cette analyse indiquent qu'il n'existe aucun avantage significatif concernant la sécurité en faveur des pédales.

En ce moment, dix Etats, Le District de Columbia, Hawaï, Iowa, le Kansas, le Maine, le Nouveau-Mexique, New York, Rhode Island, Washington, et le Wisconsin ont éliminé l'exigence de la pédale de leur définition, et on espère qu'un onzième Etat, le Kentucky, suive leurs traces très bientôt. (Cinq autres Etats considèrent les mopeds comme des véhicules de faible puissance fonctionnant à l'aide d'un moteur.)

En outre, il convient de noter que les règlements de la Communauté économique européenne (CEE) n'exigent pas que les mopeds soient munies de pédales. Les pédales ne sont pas requises en Autriche, Australie, Belgique, Finlande, Grande-Bretagne, Italie, Japon ou Suède. Par conséquent, d'adopter notre proposition offrira une meilleure unité en ce qui concerne les lois de sécurité et de la circulation internationales.

DÉFINITION DU MODÈLE

Nous pouvons vraiment être sensibles aux dilemmes éprouvés par le personnel chargé de la mise au point des normes face à la variété des termes et des caractéristiques utilisés pour décrire ces légers véhicules motorisés, à deux roues. Les définitions provinciales actuelles comprennent les termes: véhicule fonctionnant à l'aide d'un moteur, bicyclette munie d'un moteur, moped et bicyclette munie d'un moteur assisté d'une pédale.

Pour simplifier, nous suggérons que la définition actuelle de la moped établie par le conseil canadien des normes de sécurité pour véhicules motorisés (CMVSS) soit utilisée (voir appendice A), éliminant la clause (d), soit retenue et utilisée comme ligne directrice du règlement provincial / territorial des mopeds / nopeds.

RÉSUMÉ

Le point principal du mémoire se rapporte à la définition de la moped en tant que catégorie de véhicule muni de pédales. Une exigence concernant la pédale dans la définition de la moped discrimine de façon arbitraire contre un certain nombre de produits qui devraient avoir le même accès sur le marché canadien des mopeds. En exigeant des pédales lorsque d'autres moyens de propulsion peuvent s'avérer préférables, on limite les possibilités d'innovation ainsi que le choix du consommateur sans justification. Cela confère également aux fabricants et distributeurs des "nopeds" un certain désavantage sur le marché.

Nos membres pensent que tous les véhicules de 50 cc, équipés de transmission automatique, d'une puissance de 2 horse-power, capables de circuler à 50 km/h (30mph) maximum, doivent être soumis aux mêmes règlements de matériel et aux mêmes règlements en ce qui concerne l'octroi du permis.

Nous suggérons à la CCATM et à Transport Canada que la définition actuelle CMVSS de la moped soit retenue, mais amendée pour éliminer toutes références aux pédales. Cela pourrait servir en tant que modèle pour le règlement provincial de la moped / noped.

Les méthodes de conservation de l'énergie et les moyens de transport alternatifs font actuellement l'objet d'une évaluation par tous les niveaux du gouvernement. Nous espérons voir, au cours de la prochaine décennie et des années suivantes, la demande pour les véhicules de la catégorie des mopeds augmenter, et nous pensons que ces véhicules à deux roues, sûrs et bon marché, de consommation économique, vont représenter une partie importante des transports au Canada. Notre association pense

que l'amendement aux définitions actuelles des mopeds pour prévoir les modèles des repose-pieds pour les "nopeds" facilitera les procédures d'enregistrement des véhicules et le renforcement du règlement se rapportant au matériel par les territoires et les provinces.

Nous apprécierons tous commentaires sur notre mémoire et serons heureux de répondre à toutes questions se rapportant à ce secteur du marché canadien.

.....

APPENDICE A

DÉFINITION ACTUELLE DE LA DÉFINITION CANADIENNE FÉDÉRALE DE

LA MOPED

"moped" signifie véhicule qui :

- a) possède des poignées de direction ne pouvant pivoter en relation avec l'axe d'une roue en contact avec le sol,
- b) est conçu pour circuler à l'aide de 3 roues maximum en contact avec le sol,
- c) possède une vitesse maximum sur chemin plat, sans avoir recours à l'utilisation des pédales, égalant 50 km/h (30mph),
- * d) est muni de pédales grâce auxquelles on peut propulser le véhicule en tous moments,
- e) possède une source de puissance qui produit au maximum 1.5 kW (2 bhp), ou une cylindrée ne dépassant pas 50 centimètres cubes (3.05 pouces cubes),
- f) est muni d'un système de moteur n'exigeant pas le débrayage ou le changement de vitesse une fois l'appareil mis en marche, et
- g) possède un poids maximum de 55 kg (120 lb) sans compter l'essence, ou les piles utilisées pour conserver l'énergie en vue de la propulsion du véhicule.

* Le CIMC suggère que cette référence aux pédales soit éliminée pour permettre aux "nopeds" de s'encadrer dans les lignes directrices de cette définition.



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Motorcycle Rider Training and Licensing
in Canada - An Update

Submitted by the
Motorcycle & Moped Industry Council

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

INTRODUCTION

In 1978, the MMIC submitted a paper to the CCMTA conference in Toronto recommending that provinces supplement their existing provincial licensing facilities through allowing motorcycle operator licensing in conjunction with Canada Safety Council (CSC) Motorcycle Training Programs across Canada.

Since 1978 many provinces have integrated operator licensing with these non-profit courses across Canada either through certifying a number of Chief Instructors and allowing them to qualify students for their licenses, or through sending a provincial license examiner at the end of the course to qualify students.

This paper is to serve as an update to acquaint all provinces with the general decline in motorcycle accident statistics through the 1970s paralleled by the growth in availability of training programs. This paper also provides the current status of motorcycle operator licensing in Canada through CSC courses. We would encourage the remaining provinces to examine the relative success of their colleagues in this approach.

GROWTH OF MOTORCYCLING IN CANADA

Motorcycling continues to grow in popularity throughout the 1980s as Canadians look to these fuel efficient, low cost vehicles to play a vital part of their overall transportation and recreation needs.

In the decade of the '70s, registrations of motorized two wheelers tripled from 157,000 in 1970 to about 500,000 by 1980. (With another 200,000 motorcycles used off road, there are approximately 700,000 motorcycles and mopeds in use in Canada.)

Likewise, the total number of individuals holding a provincial license to operate a motorcycle or moped has increased substantially during the 1970s. While exact comparisons are difficult because of differing years that provinces introduced a specific operator's license for motorcyclists, we estimate that more than 1 million Canadians now hold an operator's license valid for operation of a motorcycle or moped.

GROWTH OF DRIVER TRAINING COURSES

To meet the increasing demands for training, motorcycle training courses have increased from 19 centres in 1974 to over 100 centres by 1982. To year ending December 1981, a total of 40,426 persons had enrolled in a Canada Safety Council course and over 37,000 of these successfully completed the course (see Appendix A).

ESTIMATED NEW DRIVERS BY PROVINCE

Statistical forecasts of newly-licensed operators relative to the number of graduates going through motorcycle training programs coordinated by the Canada Safety Council was prepared for 1981 meetings with CSC representatives and provincial cooperating agencies (see Appendix B).

According to our industry estimates, as high as 60-70,000 people per annum are obtaining their motorcycle operator permits. This is based on available data on the total number of motorcycle operator licenses by province (change from year to year).

A more accurate statistic could be obtained from provincial governments through their licensing centres to determine the exact number of individuals in a given year who have obtained a motorcycle only or motorcycle designation on their current driver's license for the first time.

In the case of Manitoba, a figure of approximately 3,000 new operators was calculated. In the case of Alberta, of the over 12,000 new operators according to government statistics, about 5,000 of these were newly-licensed motorcyclists and the remaining 7,000 were transfers in from other provinces such as B.C. or Ontario.

We would respectfully ask members of CCMTA if information of this type could be made available so that Canada Safety Council provincial representatives can measure their training output relative to the actual number of newly-licensed motorcyclists in a given year.

.../4..

MMIC SUPPORT FOR MOTORCYCLE SAFETY TRAINING

Since the inception of this program, the MMIC has provided over \$350,000 in financial support (together with \$600,000 from Transport Canada - 1976-1978) and an annual industry contribution of over \$700,000 worth of motorcycles (in the 100-400 cc range) free of charge to over 100 training centres across Canada, to allow motorcyclists to learn how to operate these vehicles safely before taking to the public roads.

These courses are offered in all ten provinces through provincial safety leagues and councils together with local cooperating agencies such as Community Colleges, Boards of Education and local safety councils.

In Québec these courses are offered through private driving schools because of provincial regulations. Available statistical information for Québec has been very limited. MMIC, in 1982, together with the Québec Motorcycle Dealers Association is conducting a short survey of Québec driving schools to determine the current capacity to meet the demand.

MOTORCYCLE FATALITY RATES DURING THE 1970s

Recently, the Traffic Injury Research Foundation, which receives substantial support funding from the the MMIC, produced a summary of motorcycle driver and passenger fatalities for the period 1970-1979 (see Appendix C). You will note that there has been a general decline since 1973 in fatalities per 10,000 registrations from a high of 14.35/10,000 to a low between 8.5 to 9.5 fatalities per 10,000 registrations during the period 1976 to 1979.

This period corresponds to the period during which the Canada Safety Council courses across Canada experienced their greatest growth.

Statistically, other measures such as compulsory helmet laws (supported by MMIC) and mandatory lights-on regulations (effective federally January 1, 1975) may also have contributed to this general decline. Nevertheless, MMIC feels that these Canada Safety Council Courses have played a significant part in the reduction of fatalities.

Consequently, we feel that allowing motorcycle operator license testing through these courses may be useful for both the courses and the provincial government.

UPGRADING OF PROVINCIAL LICENSING TESTS

As the licensing test currently used by the Canada Safety Council (the Motorcycle Operator's Skill Test) is more demanding than many of the existing provincial licensing tests, the provinces can upgrade their licensing standards through allowing operator licensing through approved CSC courses.

PROVISION TO TEST FOR LICENSES AT COURSE LOCATIONS

One very effective method to encourage new motorcyclists to take a rider training course is to provide for testing and authorization for operator licenses at the course location, once the applicant has successfully completed the course. We applaud those provinces which have implemented this procedure and encourage the remaining jurisdictions to consider adopting similar methods of granting motorcycle operator permits.

Effective April 1 this year, Ontario became the most recent province to provide for testing of course students for their "M" (motorcycle) permit as part of the course activities and tuition fee. The Ontario Ministry of

Transportation and Communications has authorized Chief Instructors of the Ontario Safety League/ Canada Safety Council programs to administer the skill portion of the "M" test as the final part of the course.

Similar systems have been in effect for some time in the programs of the B.C. Safety Council, Saskatchewan Safety Council and the Motorcycle Training Program of the Newfoundland Safety Council. We understand the governments of Alberta and Prince Edward Island are considering testing of students by Canada Safety Council Chief Instructors at their course locations.

In the case of Manitoba and Nova Scotia, an examiner employed by the provincial government attends the final session of each training course to test applicants who have successfully completed the course.

Chief Instructors who are responsible for the day-to-day operation of these Canada Safety Council courses are eminently qualified to instruct and test applicants, as they have been selected following demonstrated teaching skills, on-road riding experience and knowledge of the many facets of motorcycling, particularly defensive riding techniques.

Appendix D attached includes information on training centres in each province and current methods of qualifying course participants for their operators' permits.

CONCLUSIONS

Motorcycling has gained in popularity during the 1970s and with record sales of 106,000 new units in 1981 and strong 1982 sales, the MMIC forecasts this trend will continue.

Motorcycle fatality rates in general declined during the '70s from 1973 onward owing in part to such factors as compulsory helmet laws, daytime headlights on, and the growth of motorcycle safety training courses.

We believe that motorcycle training courses which incorporate final testing for operators' permits will encourage more new riders to avail themselves of this excellent safety training, which, in the long term, should have a positive effect in reducing motorcycle accidents.

In addition, training centres which are authorized to grant licenses will be particularly welcome to course graduates in locations where license testing is infrequent, and also in areas burdened by high demand.

We respectfully request that those provinces such as Québec and Alberta which currently do not provide for motorcycle license testing at training course locations seriously consider adoption of such measures. We believe that governments can play an important role in promoting motorcycle safety training.

We would be pleased to respond to any questions you may have regarding the Canada Safety Council motorcycle training program.

APPENDIX A

CSC GRADUATES TRAINED BY PROVINCE 1974 - 1981

	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1980</u>	<u>1981</u>
Newfoundland	20	-	54		-	174	366	411
Nova Scotia	114	141	297	617	667	952	1118	1410
P.E.I.	10	9	5	10	66	84	N/A	37
New Brunswick	30	93	118	203	155	160	229	239
Québec	150	199	55	331	156	*1912	*640	*290
Ontario	1110	939	1568	1456	1313	1301	1752	2267
Ottawa/Carleton	Included in Ont.			N/A	327	281	429	386
Manitoba	120	388	374	299	600	327	346	287
Saskatchewan	10	13	106	161	181	279	647	249
Alberta	175	204	284	437	275	327	385	441
B.C.	600	324	365	608	584	727	843	1045
Cdn. Armed Forces			200	100	14	172	106	134
TOTAL	2,339	2,310	3,426	4,222	4,338	6,696	6,861	7,196

N/A Not available from CSC statistics data in MIC files.

* Québec data incomplete

ESTIMATES OF 1980 STATISTICS ON REGISTRATIONS/ LICENCED OPERATORS/ MTP GRADUATES CANADA-WIDE

PROVINCE	1980 REGISTRATIONS*	TOTAL LICENCED OPERATORS	EST. NEW OPERATORS	1980 MTP GRADUATES	NUMBER OF TRAINING CENTRES	RATIO MTP/ NEW LICENCES 1980	RATIO MTP/ NEW LICENCES 1976-1980
Northwest Territories	978	-	-	-	-	-	-
Yukon	580	-	-	-	-	-	-
British Columbia	42,218	109,621*	11,000	843	9	7.7%	8.9%
Alberta	52,863	111,269*	12,648*	441	3	3.5%	3.7%
Saskatchewan	11,754	26,000	2,860	249	4	8.7%	-
Manitoba	16,678	33,000	3,000*	287	2	9.6%	-
Ontario	98,475	250,000*	15,147*	2,267	22	15.0%	11.2%
Québec	141,265	300,000	20,000	640	18	3.2%	-
New Brunswick	11,315	22,000	2,420	229	6	9.5%	-
Nova Scotia	18,649	31,357*	3,566*	1,118	18	31.4%	20.3%
Prince Edward Island	1,644	3,600	396	37	1	9.3%	-
Newfoundland	4,856	8,400	924	411	3	44.5%	-
CANADA	401,275	895,247	71,961	6,522	86	9.1%	

* Actual

APPENDIX C

MOTORCYCLE DRIVER AND PASSENGER FATALITIES 1970-79

SOURCE: TRAFFIC INJURY RESEARCH FOUNDATION

MOTORCYCLE DRIVER & PASSENGER FATALITIES	<u>1970</u>	<u>1971</u>	<u>1972</u>	<u>1973</u>	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>
Newfoundland	0	1	3	2	3	2	3			
Prince Edward Island	0	0	1	0	4	3	2			
Nova Scotia	6	9	10	11	14	13	13	15	14	19
New Brunswick	8	3	10	11	7	7	14	20	16	17
Québec	90	90	154	216	151	183	108	123	128	139
Ontario	47	66	83	100	99	113	88	105	97	85
Manitoba	9	2	8	6	4	7	7	12	13	19
Saskatchewan	3	2	7	6	7	4	7	8	8	
Alberta	19	10	14	19	21	18	22	15	22	42
British Columbia	19	33	27	41	49	27	28	35	42	
N. W. Territories	0	0	0	0	0	1	0			
Yukon	0	0	0	1	0	0	0			
TOTAL	201	216	317	413	359	378	292	*333	*340	**321
Total Motorcycle Registrations	157,402	198,867	248,501	287,820	321,167	331,347	341,297	376,028	356,483	371,886
Statistics Canada										
Fatalities per 10,000 Registrations	12.77	10.86	12.76	14.35	11.18	11.41	8.56	8.86	9.54	8.63

* Excludes Newfoundland, P.E.I., N.W.T., Yukon
 ** Excludes Newfoundland, P.E.I., N.W.T., Yukon, Saskatchewan,

APPENDIX D

JUNE 1982

Province	Number of Training Centres (1981)	CSC Chief Instructors Authorized to Test Student/Grant License	Provincial Examiner Attends Final Session of CSC Course To Test Student/Grant License	CSC Course Participant Must Take Skill Test A Provincial Licensing C
British Columbia	9	X		
Alberta	7			X
Saskatchewan	4	X		
Manitoba	3		X	
Ontario	27	X		
Québec	*30			X
New Brunswick	5			X
Nova Scotia	23		X	
Prince Edward Island	1			X
Newfoundland	5	X		

* Approved driving schools - not CSC affiliated



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Formation des motocyclistes et
octroi du permis au Canada - Mise à jour

Présenté par le Conseil de
l'Industrie de la motocyclette et du cyclomoteur

Charlottetown (I.-P.-E.)
du 15 au 17 juin 1982

INTRODUCTION

En 1978, le CIMC soumit un document lors de la conférence de la CCATM de Toronto, recommandant que les provinces complètent l'octroi du permis à l'échelon provincial, en permettant au conducteur de moto d'obtenir son permis en conjonction avec les programmes de formation à motocyclette dispensés par le Conseil canadien de la sécurité (CCS) partout au Canada.

Depuis 1978 beaucoup de provinces ont intégré la remise du permis au conducteur dans le cadre de ces cours sans but lucratif, partout au Canada, soit en habilitant un certain nombre de maîtres-instructeurs à qualifier les étudiants pour recevoir leur permis, soit en envoyant un examinateur provincial à la fin du cours habilité à remettre le permis aux étudiants.

Ce document doit servir de mise à jour afin de mettre toutes les provinces au courant du déclin général des statistiques concernant les accidents à motos au cours des années soixante-dix en rapport avec la plus grande accessibilité aux programmes de formation. Ce document prévoit également l'octroi du permis de conduire aux motocyclistes qualifiés au Canada par l'intermédiaire des cours du CCS. Nous encourageons les autres provinces à considérer le succès relatif obtenu par leurs collègues en ce domaine.

ESCALADE DE LA VENTE DES MOTOS AU CANADA

La motocyclette va continuer de croître en popularité au cours des années quatre-vingt, tandis que les Canadiens adoptent de plus en plus ces véhicules bon marché, économiques en matière de carburant, qui promettent de jouer un rôle essentiel dans leurs besoins récréatifs et dans l'ensemble des moyens de transport.

Au cours des années soixante-dix, les enregistrements des véhicules à deux roues motorisés ont triplé, passant de 157,000 en 1970 à environ 500,000 en 1980. (en comptant les quelque 200,000 motocyclettes utilisées hors-route, on estime qu'il y a environ 700,000 motos et mopeds en circulation au Canada.)

Egalement, le nombre total de personnes possédant un permis provincial pour conduire une moto ou une moped a augmenté de façon notable au cours des années soixante-dix. Tandis que des comparaisons exactes s'avèrent difficiles en raison des différentes années auxquelles les provinces ont adopté l'octroi d'un permis spécifique aux motocyclistes, nous estimons que plus d'un million de Canadiens possèdent maintenant un permis de conduire une moto ou une moped valide.

EXPANSION DES COURS DE CONDUITE

Afin de répondre aux demandes croissantes en cours de formation à moto, le nombre de centres dispensant ces cours est passé de 19 en 1974 à plus de 100 en 1982. Pour la seule année se terminant en décembre 1981, on note 40,426 personnes ayant suivi un cours offert par le Conseil canadien de la sécurité et plus de 37,000 d'entre-elles ont terminé avec succès le cours (voir appendice A).

ESTIMATION DU NOMBRE DE NOUVEAUX CONDUCTEURS PAR PROVINCE

Les prévisions statistiques se rapportant aux conducteurs venant de recevoir leur permis, établies en fonction du nombre des diplômés à la fin de leurs programmes de formation à moto, coordonnés par le Conseil canadien de la sécurité, ont été préparées pour les réunions de 1981 avec les représentants du CCS et les organismes gouvernementaux collaborants (voir appendice B).

D'après les estimations établies par notre industrie, on compte 60-70,000 personnes qui obtiennent chaque année leur permis de conduire une moto. Ces estimations sont basées sur des données publiées portant sur le nombre total des permis de conduire une moto octroyés par chaque province (changeant d'année en année).

On peut se procurer des statistiques plus précises auprès des gouvernements provinciaux par l'intermédiaire de leurs centres de remise du permis de conduire pour déterminer le nombre exact de personnes qui ont

obtenu, en une année donnée, une moto seulement ou une désignation de moto sur leur permis de conduire actuel pour la première fois.

Dans le cas du Manitoba, on a calculé environ 3,000 nouveaux conducteurs. En Alberta, sur les plus de 12,000 nouveaux conducteurs relevés d'après les statistiques du gouvernement, 5,000 d'entre-eux environ venaient de recevoir leur permis et les 7,000 autres venaient d'autres provinces comme la C.-B. ou l'Ontario.

Nous demandons respectueusement aux membres de la CCATM si des renseignements de ce type pourraient nous être offerts afin que les représentants provinciaux du Conseil canadien de la sécurité puissent évaluer les résultats des cours de formation grâce au nombre actuel de motocyclistes ayant récemment reçu leur permis en une année donnée.

APPUI DU CIMC POUR LES COURS DE CONDUITE PRÉVENTIVE

Depuis le déclenchement de ce programme, le CIMC a offert plus de \$360,000 en appui financier (conjointement avec \$600,000 offerts par Transport Canada - 1976-1978) ainsi qu'une contribution annuelle d'une valeur de \$700,000 offerte sous forme de motos (de type 100-400 cc), livrées sans frais à plus de 100 centres de formation dispersés à travers le Canada pour permettre aux motocyclistes d'apprendre à conduire ces véhicules en fonction des normes de sécurité avant de s'engager sur les voies publiques.

Ces cours sont offerts dans les dix provinces par l'intermédiaire des ligues et conseils provinciaux de la sécurité en collaboration avec les organismes locaux coopérant comme les collèges communautaires, les conseils d'éducation et les conseils de sécurité locaux.

Au Québec, ces cours sont offerts par le truchement des écoles de conduite privées en raison des règlements provinciaux. Les données statistiques sur le Québec sont très limitées. En 1982, le CIMC en collaboration avec l'Association des marchands de motos du Québec a effectué une brève étude sur les écoles de conduite du Québec pour déterminer la capacité courante pour satisfaire à la demande.

POURCENTAGE D'ACCIDENTS MORTELS À MOTO AU COURS DES ANNÉES SOIXANTE-DIX

Récemment, la Fondation de recherche des accidents de la route, qui reçoit d'importantes subventions du CIMC, a produit un rapport sur les accidents mortels des motocyclistes et de leurs passagers pour la période de 1970-1979 (voir appendice C). Vous remarquerez le déclin général des accidents mortels depuis 1973 par 10,000 enregistrements à partir d'un maximum d'accidents mortels de 14.35/10,000 à un minimum se situant entre 8.5 à 9.5 par 10,000 enregistrements au cours de la période de 1976 à 1979.

Cette période correspond à la période durant laquelle les cours offerts par le Conseil canadien de la sécurité connurent leur plus grande popularité. Statistiquement, d'autres mesures comme la loi concernant le port obligatoire du casque (appuyée par le CIMC) et les règlements obligatoires sur les feux (en vigueur au niveau fédéral le 1^{er} janvier 1975) peuvent aussi avoir contribué à ce déclin général. Néanmoins, le

CIMC pense que les cours dispensés par le Conseil canadien de la sécurité ont joué un rôle important dans la réduction des accidents mortels.

Par conséquent, nous pensons qu'en permettant aux conducteurs d'obtenir leur permis par le truchement de ces cours peut s'avérer utile aussi bien pour les cours que pour le gouvernement provincial.

REVALORISATION DU TEST PROVINCIAL POUR L'OBTENTION DU PERMIS

Bien que les tests pour l'obtention du permis utilisés par le Conseil canadien de la sécurité (test d'aptitude du conducteur de moto) soient plus exigeants que beaucoup des tests actuels du gouvernement provincial, les provinces peuvent revaloriser leurs normes d'octroi du permis en permettant au conducteur d'obtenir son permis par le truchement des cours approuvés du CCS.

DISPOSITIONS CONCERNANT LES TESTS POUR L'OBTENTION DU PERMIS EFFECTUÉS AUX EMPLACEMENTS MÊMES DES COURS

Une méthode très efficace pour encourager les nouveaux motocyclistes à suivre un cours de formation à moto est de faire passer les tests en vue du permis et d'octroyer le permis aux lieux mêmes où se déroulent les cours, une fois que le candidat a terminé le cours avec succès. Nous applaudissons les provinces qui ont mis au point un tel système et nous encourageons les autres provinces à considérer l'adoption de méthodes semblables d'octroi du permis de conduire une motocyclette.

A partir du 1^{er} avril de cette année, l'Ontario est devenue la plus récente province à avoir inscrit les tests de passage du permis "M" (Motocyclette) en tant que partie des activités des cours et frais d'inscription aux cours. Le Ministère ontarien des Transports et Communications a autorisé les maîtres instructeurs des programmes de la ligue de la sécurité de l'Ontario / Conseil canadien de la sécurité d'administrer la partie se rapportant au test d'aptitude "M" en tant que dernière partie du cours.

Des systèmes semblables sont en vigueur depuis quelque temps déjà dans les programmes du Conseil canadien de la sécurité de la C.-B., de la Saskatchewan et le programme de formation à moto du conseil canadien de la sécurité de Terre-Neuve. Nous comprenons que les gouvernements de l'Alberta et de l'Ile-du-Prince-Edouard envisagent de faire passer les tests aux étudiants par les maîtres instructeurs du Conseil canadien de la sécurité au lieu même du cours.

En ce qui concerne le Manitoba et la Nouvelle-Ecosse, un examinateur employé du gouvernement provincial assiste à la session finale de chaque cours de formation pour faire passer les épreuves aux candidats qui ont terminé le cours avec succès.

Les maîtres instructeurs responsables du fonctionnement au jour le jour de ces cours du Conseil canadien de la sécurité sont tout à fait habilités pour instruire et faire subir les tests aux candidats, car ils ont été choisis en raison de leurs aptitudes d'enseignement, leur expérience de conduite sur les voies publiques et leur connaissance des nombreuses facettes de la moto, en particulier des techniques de conduite préventive.

L'appendice D ci-joint comprend des renseignements sur les centres de formation de chaque province et les méthodes actuelles utilisées pour qualifier les personnes suivant les cours en vue de l'obtention de leur permis de conduire à moto.

CONCLUSIONS

La motocyclette a grandi en popularité au cours des années soixante-dix et avec un record des ventes s'élevant à 106,000 nouvelles unités en 1981, et des ventes puissantes en 1982, le CIMC prévoit la continuité d'une telle tendance.

Les pourcentages des accidents mortels ont diminué en général au cours des années soixante-dix depuis 1973 en partie en raison des lois rendant le port du casque obligatoire, du règlement sur les phares le jour, et l'expansion des cours de conduite préventive à motocyclette.

Nous pensons que les cours de formation à moto qui incorporent les épreuves d'examen final en vue de l'obtention du permis encourageront les nouveaux conducteurs à suivre cet excellent programme de conduite préventive, qui, à long terme, aura un effet positif sur la réduction des accidents à moto.

De plus, les centres de formation habilités à octroyer le permis seront particulièrement les bienvenus auprès des étudiants diplômés des cours, dans les locaux où les tests d'examen final ne sont pas fréquemment effectués, et également dans les régions à grande demande.

Nous demandons respectueusement que les provinces du Québec et de l'Alberta qui ne font pas passer les tests du permis aux lieux mêmes où se déroulent les cours de formation de considérer sérieusement l'adoption de telles mesures. Nous pensons que les gouvernements peuvent jouer un rôle important pour promouvoir la conduite préventive à motocyclette.

Nous serons heureux de répondre à toutes questions que vous pouvez avoir se rapportant au programme de conduite préventive dispensé par le Conseil canadien de la sécurité.

APPENDICE A

DIPLOMES DES COURS DU CCS PAR PROVINCE I 1974-1981

	<u>1974</u>	<u>1975</u>	<u>1976</u>	<u>1977</u>	<u>1978</u>	<u>1979</u>	<u>1981</u>
Terre-Neuve	20	-	54		-	174	411
Nouvelle	114	141	297	617	667	952	1410
I.-P.-E.	10	9	5	10	66	84	37
Nouveau-Brunswick	-	-	118	203	155	160	239
Québec	150	199	55	331	156	2642	N/A
Ontario	1110	939	1568	1456	1313	1301	2267
Ottawa/Carleton	Compris en Ont.			N/A	327	281	386
Manitoba	120	388	374	299	600	327	287
Saskatchewan	10	13	106	161	181	279	249
Alberta	175	204	284	437	275	327	441
C.-B.	600	324	365	608	584	727	1045
Forces armées canadiennes			200	100	14	172	134
TOTAL	2,339	2,310	3,426	4,222	4,338	6,696	6,906

N/A Non disponible à partir des statistiques du CCS dans les dossiers du CIMC

* Québec - données incomplètes

APPENDIX B

STATISTIQUES DE 1980 D'APRES LES ENREGISTRMENTS/ PERMIS OCTROYES/ DIPLOMES PFM A TRAVERS LE CANADA

PROVINCE	ENREGISTRMENTS 1980 *	NOMBRE TOTAL DE PERMIS	EST. NOUV. CONDUCTEURS	DIPLOMES 1980 PFM	NOMBRE DE CENTRES DE FORMATION	POUR. PFM/ NOUVEAUX PERM. 1980	POURC. PFM/ NOUVEAUX PERM. 1976-1980
Territoires du nord-Ouest	978	-	-	-	-	-	-
Yukon	580	-	-	-	-	-	-
Colombie- Britannique	42,218	109,621*	11,000	843	9	7.7%	8.9%
Alberta	52,863	111,269*	12,648*	441	3	3.5%	3.7%
Saskatchewan	11,754	26,000	2,860	249	4	8.7%	-
Manitoba	16,678	33,000	3,000*	287	2	9.6%	-
Ontario	98,475	250,000*	15,147*	2,267	22	15.0%	11.2%
Québec	141,265	300,000	20,000	640	18	3.2%	-
Nouveau-Brunswick	11,315	22,000	2,420	229	6	9.5%	-
Nouvelle-Ecosse	18,649	31,357*	3,566*	1,118	18	31.4%	20.3%
Ile-du-Prince Edouard	1,644	3,600	396	37	1	9.3%	-
Terre-Neuve	4,856	8,400	924	411	3	44.5%	-
CANADA	401,275	895,247	71,961	6,522	86	9.1%	

* Actuel

ACCIDENTS MORTELS A MOTO - CONDUCTEURS/ PASSAGERS 1970-79

SOURCE: FONDATION DE RECHERCHE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE

ACCIDENTS MORTELS A MOTO - COND./PASS.	1970	1971	1972	1973	1974	1975	1976	1977	1978	1979
Terre-Neuve	0	1	3	2	3	2	3			
Ile-du-Prince-Ed.	0	0	1	0	4	3	2			
Nouvelle-Ecosse	6	9	10	11	14	13	13	15	14	19
Nouveau-Brunswick	8	3	10	11	7	7	14	20	16	17
Québec	90	90	154	216	151	183	108	123	128	139
Ontario	47	66	83	100	99	113	88	105	97	85
Manitoba	9	2	8	6	4	7	7	12	13	19
Saskatchewan	3	2	7	6	7	4	7	8	8	
Alberta	19	10	14	19	21	18	22	15	22	42
Colombie-Britannique	19	33	27	41	49	27	28	35	42	
Territoires du N.-O.	0	0	0	0	0	1	0			
Yukon	0	0	0	1	0	0	0			
TOTAL	201	216	317	413	359	378	292	*333	*340	**321
Total des enregistrements de motos	157,402	198,867	248,501	287,820	321,167	331,347	341,297	376,028	356,483	371,886
Statistiques Canada										
Accidents mortels par 10,000 enregistrements	12.77	10.86	12.76	14.35	11.18	11.41	8.56	8.86	9.54	8.63

* Sans compter Terre-Neuve, I.-P.-E., T.-N.O., Yukon

** Sans compter Terre-Neuve, I.-P.-E., T.-N.O., Yukon, Saskatchewan, C.-B.

APPENDICE D

Provinces	Nbre de centres de formation (1981)	Maîtres inst. CCS autorisés à faire passer le test à l'étudiant/ octroyer le permis	Examinateur provincial assiste à la session finale du cours CCS pour faire passer le test à l'étudiant/ à octroyer le permis	Le participant du cours CCS doit passer le test d'aptitude au centre provincial de remise des permis
Colombie Britannique	9	X		
Alberta	7			X
Saskatchewan	4	X		
Manitoba	3		X	
Ontario	27	X		
Québec	*30			X
Nouveau-Brunswick	5			X
Nouvelle Ecosse	23		X	
Ile-du-Prince-Ed.	1			X
Terre-Neuve	5	X		

* Ecoles de conduite approuvées - non affiliées au CCS



CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Automobile Importers of Canada

Presentation to the CCMTA

Automobile Importers of Canada

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

AUTOMOBILE IMPORTERS OF CANADA

PRESENTATION TO THE

CCMTA CONFERENCE

CHARLOTTETOWN, P.E.I.

JUNE 14-17, 1982

On behalf of the Automobile Importers of Canada whose
members are:

BMW Distributors Eastern Canada Limited

Fiat Auto Canada Limited

Honda Canada Inc.

Jaguar Rover Triumph Canada Inc.

Lada Cars of Canada Inc.

Mazda Canada Inc.

Mercedes-Benz Canada Inc.

Nissan Automobile Company (Canada) Limited

Peugeot Canada Ltee./Ltd.

Rolls-Royce Motor Cars Limited/Limitee

Subaru Auto Canada Ltd.

Suzuki-Allarco Imports

Suzuki Canada Inc.

Toyota Canada Inc.

Volkswagen Canada Inc.

The Automobile Importers of Canada (AIC) and specially our Technical Sub-committee, again welcomes the opportunity to present our views to the annual meeting of the Canadian Conference of Motor Transport Administrators. Our member companies wish to express their interest and appreciation of the efforts of Standing Committee on Drivers and Vehicles and the three Working Groups.

Our brief will address our industry's concerns with vehicle safety, exhaust emissions and fuel consumption, however, first we would like to dust off a rather topical study published in 1980 by Harbridge House Inc. on the economic impact of the imported automobile industry in Canada.¹

The study focused on employment, investment, related independent businesses, motor vehicle fuel consumption and the Canadian consumer. We will touch only briefly on each of these subjects. Copies of the complete study are available from our Association for those interested.

1. Import Automobile Industry

A. An Economic Overview of the Imported Automobile Industry

1. Employment

- Total number jobs provided by the imported automobile industry in 1979 was 14,840.
- Total payroll paid by the imported automobile industry in 1979 was \$238.7 million.
- Imported automobile industry employs more people than the shipbuilding, brewing, and tobacco processing industries.
- Canadian imported automobile industry is more labor intensive than the U.S. imported automobile industry and has become increasingly more labor intensive during the past five years.

2. Creation of Independent Businesses

- Approximately 1,150 independent retailing businesses in Canada are wholly dependent upon the imported automobile industry.
- Retail volume of these independent businesses was close to \$1.9 billion in 1979.

1. Harbridge House Inc., The Imported Automobile Industry in Canada, the Canadian Economy and the Canadian Consumer, June, 1980.

3. Investment

- Total assets of the imported automobile industry were \$987.2 million in 1979, and were distributed throughout every region in the country.
- Total net investment of the imported automobile industry was \$241.4 million in 1979.
- Net investments grew 65 percent from 1974 to 1979, and total assets increased 117 percent.

4. Other Measures of Economic Impact

- Imported automobile industry purchased transportation services worth \$23 million in 1979, creating 754 jobs in Canadian ports, railroads, and trucking firms.
- Imported automobile industry spent \$57.4 million on Canadian parts and components in 1979. Due to the Expanded Remission Order, these purchases are expected to double in 1980.
- Imported automobile industry expenditures for Canadian parts and components in 1979 contributed 689 jobs to component manufacturers and their suppliers.
- Import duties and sales, real estate, income, and other taxes paid by the imported automobile industry were \$201 million in 1979, or \$1,588 per imported car. Over the past five years, the industry has contributed nearly one billion dollars to public revenues.

B. Net Employment Effect

- Transferring 40,000 units of new imported car sales to domestic automobile manufacturers in 1979 could have resulted in a net loss of 176 Canadian jobs.
- Loss of 40,000 units (30 percent of 1979 imported automobile industry sales) could also have resulted in the closing of a substantial number of independent retailing businesses and in the loss of potential jobs (stimulated by the Expanded Remission Order) for component manufacturers and raw materials suppliers.

C. The Impact of Imported Automobiles on the Canadian Energy Situation

- Estimated average fuel-efficiency rating for all of the imported cars on the road in Canada in 1979 was 39 mpg (Imp.), versus the estimated average rating for the domestic vehicles of 22 mpg (Imp.); the typical imported automobile was 77 percent more fuel efficient than the typical domestic car in the Canadian fleet.
- Without the imported automobiles in the fleet, Canada would have consumed 370.3 million Imperial gallons of gasoline more than it actually did in 1979. The country would have been forced to import 31 million additional barrels of crude oil to supply this extra fuel, at a cost of \$603.3 million.
- This \$603.3 million increment would have increased the actual Canadian oil trade deficit in 1979 by 26 percent.
- On the other hand, if the typical domestic car had been as fuel efficient as the average imported automobile, Canada would not have been a net importer of oil in 1979.

D. Imported Automobile Industry and the Canadian Consumer

- Imported automobiles offer the Canadian consumer a diversity of choice in subcompact and sporty cars by distributing three times as many base models in this product class as the domestic manufacturers.
- Many innovative automobile products developed by North American component suppliers were introduced to the North American market by European and Japanese imports; these products include radial tires, rack and pinion steering, disc brakes, and aluminum radiators.
- Imported automobiles have led the automobile industry in the introduction of four-cylinder engines, diesel engines, and front-wheel drive and in offering consumers a wide range of choices regarding types of power plants and engine placement.
- By introducing such items as seat and shoulder safety belts, impact-absorbing front and rear compartments, radial tires, and disc brakes, the imported automobile industry has been a leader in safety designs for economical automobiles.

2. Vehicle Occupant Restraint Systems

The Canadian Multidisciplinary Highway Safety Conference held recently in Halifax once again provided conclusive evidence that vehicle collision injuries and fatalities can be substantially reduced if the occupant restraint systems are utilized.

These restraints have been standard equipment in all new motor vehicles since 1974 and there are no additional costs associated with their use. There is, of course, no need to reiterate the benefits of seat belt usage to CCMTA members. You are well aware of their effectiveness.

Provinces which have instituted mandatory seat belt usage laws have experienced reduced fatality and injury rates. Recent declines in usage rates, however, points to the need for a reviewed commitment to enforcement in some areas.

Infants and small children are particularly vulnerable in vehicle collisions as shown by their over representation in injury and fatality statistics. All currently available child car seats meet federal standards and have proven very effective when used properly. Infant carriers and child booster seats standards are being developed by Transport Canada and we expect products meeting these standards will be available in the near future.

The AIC supports these developments and encourages your efforts to expand mandatory seat belt usage programs for all vehicle occupants.

3. Motor Vehicle Exhaust Emissions

Environment Canada is conducting a social and economic impact assessment of reducing nitrogen oxides emission standards for motor vehicles from the current 3.1 gm/mile to 1.0 gm/mile.

In terms of controlling emissions this is a very large jump to take at one time. The technology is available to meet the proposed standard, however, the cost increase to the consumer for a Canadian-specific model would be, in the order of \$250 - \$700 per vehicle with attendant reductions in fuel economy and driveability.

This matter is under review at the moment, however, while we support efforts to clean up the environment and improve air quality, it has not been demonstrated that the formation of nitric acid through atmospheric chemical transformation is a significant contributor to acid rain. (Sulphur dioxide from stationary sources is the main contributor). And it is not clear what portion of the NO_x emitted can be attributed to motor vehicles.

What is clear is that the proposed 1gm/mile NO standard will place a tremendous burden on Canadian^x consumers and the automobile industry at a very critical time.

AIC representations to Environment Canada will request that the agreed upon NO_x standard, whatever it may be, accurately and realistically represents Canadian environmental needs.

4. Motor Vehicle Fuel Consumption

The House of Commons Standing Committee on Energy Legislation has recently held hearings on Bill C-107 Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act. This Act will essentially mandate an existing voluntary program of corporate fleet average fuel consumption (CAFC) Standards for new motor vehicles.

This program includes the submission and verification of data by manufacturers for use in the Transport Canada Fuel Consumption Guide booklets. There are additional requirements for monitoring data, vehicle labelling and fuel consumption advertising.

Since its introduction in 1978 this program has been, in our view, a model of government - industry cooperation. Introduction of legislation at this time will achieve no benefit given the success of the program to date and might well inhibit the development and introduction of alternate design and fuelled motor vehicles.

Our industry has responded quickly to pressures from both consumers and government to achieve energy security and self-sufficiency by reducing motor vehicle fuel consumption. Canadians enjoy the freedom and mobility that motor vehicles provide and we recognize that altering a variety of well entrenched social and economic patterns related to the use of motor vehicles is a difficult task.

Motor vehicle fuel pricing policies of steady and predictable price increases have encouraged motorists to reduce their consumption of fuel in an organized and progressive manner.

Unprecedented capital investments and technological advances have quite literally revolutionized the manufacture of automobiles. While European and Japanese produced vehicles have traditionally been more fuel efficient than North American manufactured vehicles, in recent years, all automobile manufacturers have made fuel economy the top priority in their vehicle designs.

No doubt the intense competition in today's market place, taken in conjunction with consumer demand and government energy security policies, will ensure continued progress in this area. To date, these developments have been achieved on an entirely voluntary basis. The automobile industry is currently well ahead of schedule on meeting the agreed upon CAFC goals set for 1985.

Legislated standards with penalties for non-compliance (accidental or other-wise) cannot avoid being an inhibition to innovation of more fuel efficient vehicles and will definitely increase the regulatory burden on the automobile industry. It will require that additional staff and scarce resources be channelled away from more productive activities to administer compliance with the proposed regulations.

In summary, the AIC believes strongly that the current voluntary program will do a better job for consumers, government, and industry than a mandatory program with the additional burden of regulation.

DOCUMENT: 840-226/023



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Les Importateurs d'automobiles du Canada

Mémoire présenté à la CCATM

Charlottetown (I.-P.-E.)

Du 15 au 17 juin 1982

LES IMPORTATEURS D'AUTOMOBILES DU CANADA

MEMOIRE PRESENTE A LA

CCATM

CHARLOTTETOWN (I.-P.-E.)

DU 14 AU 17 JUIN 1982

Au nom des Importateurs d'automobiles du Canada, dont les membres sont:

BMW Distributors Eastern Canada Limited

Fiat Auto Canada Limited

Honda Canada Inc.

Jaguar Rover Triumph Canada Inc.

Lada Cars of Canada Inc.

Mazda Canada Inc.

Mercedes-Benz Canada Inc.

Nissan Automobile Company (Canada) Limited

Peugeot Canada Ltée./Ltd.

Rolls-Royce Motor Cars Limited/Limitée

Subaru Auto Canada Ltd.

Suzuki-Allarco Imports

Suzuki Canada Inc.

Toyota Canada Inc.

Volkswagen Canada Inc.

Les Importateurs d'automobiles du Canada (IAC), et plus particulièrement leur sous-comité technique, sont heureux d'avoir l'occasion de présenter à nouveau leur point de vue à la séance annuelle de la Conférence canadienne des administrateurs en transports motorisé. Nos membres désirent exprimer l'intérêt et l'appréciation qu'ils accordent aux efforts déployés par le Comité permanent des conducteurs et des véhicules et par les trois groupes de travail.

Notre mémoire se penchera sur les préoccupations de l'industrie relativement à la sécurité des véhicules, aux gaz d'échappement et à la consommation d'essence, mais nous aimerions d'abord rappeler une étude qui a été publiée en 1980 par Harbridge House Inc. sur les incidences économiques de l'industrie des automobiles importées au Canada¹, et qui conserve son actualité.

Cette étude porte essentiellement sur l'emploi, l'investissement, les entreprises indépendantes connexes, la consommation de carburant par les véhicules automobiles, et le consommateur canadien. Nous ne ferons qu'effleurer chacun de ces sujets. Les personnes intéressées peuvent se procurer un exemplaire de l'étude auprès de notre association.

1. L'industrie des automobiles importées

A. Un aperçu des incidences économiques de l'industrie des automobiles importées

1. L'emploi

- Le nombre total d'emplois fournis par l'industrie des automobiles importées en 1979 s'élevait à 14 840.
- Les salaires payés par l'industrie des automobiles importées en 1979 ont été de 238,7 millions de dollars.
- L'industrie des automobiles importées emploie plus de personnes que celles de la construction navale, des brasseries et de la transformation du tabac.
- L'industrie canadienne des automobiles importées emploie un taux de main-d'oeuvre supérieur à celui des Etats-Unis, tendance qui s'est accentuée depuis cinq ans.

2. La création d'entreprises indépendantes

- Environ 1 150 entreprises de détail indépendantes au Canada comptent entièrement sur l'industrie des automobiles importées.
- Le montant des ventes au détail de ces entreprises indépendantes était de près de 1,9 milliard de dollars en 1979.

1. Harbridge House Inc., The Imported Automobile Industry in Canada, the Canadian Economy and the Canadian Consumer, juin 1980.

3. L'investissement

- L'actif total de l'industrie des automobiles importées était de 987,2 millions de dollars en 1979, et était réparti dans chaque région du pays.
- Les investissements nets de l'industrie se sont élevés à 241,4 millions de dollars en 1979.
- Les investissements nets ont augmenté de 65% de 1974 à 1979, et l'actif total a augmenté de 117%.

4. Autres mesures ayant des répercussions économiques

- L'industrie des automobiles importées s'est prévaluée de services de transport pour une somme de 23 millions de dollars en 1979, créant ainsi 754 emplois dans les ports, les chemins de fer et les entreprises de camionnage au Canada.
- L'industrie a dépensé 57,4 millions de dollars en pièces et autres accessoires canadiens en 1979. Grâce au décret de remise élargi, on s'attendait à ce que ces achats doublent en 1980.
- Les achats de pièces et autres accessoires canadiens par l'industrie en 1979 ont contribué à 689 emplois chez les fabricants de pièces et leurs fournisseurs.
- Les taxes à l'importation, les taxes de vente, les impôts fonciers, les impôts sur le revenu et les autres taxes versés par l'industrie des automobiles importées se sont élevés à 201 millions de dollars en 1979, soit 1 588 dollars par automobile importée. Au cours des cinq dernières années, l'industrie a contribué aux recettes publiques pour une somme de près d'un milliard de dollars.

B. Les répercussions nettes sur l'emploi

- Si l'on avait transféré aux fabricants canadiens d'automobiles 40 000 des ventes effectuées par l'industrie des automobiles importées en 1979, il aurait pu en découler la perte nette de 176 emplois au Canada.
- La perte de 40 000 unités (30% des ventes totales de l'industrie des automobiles importées en 1979) aurait également pu entraîner la fermeture d'un nombre considérable d'entreprises de détail indépendantes et la perte d'emplois éventuels (créés grâce au décret de remise élargi) pour les fabricants de pièces et les fournisseurs de matières premières.

C. Les incidences des automobiles importées sur la situation énergétique au Canada

- Le rendement moyen estimatif en matière de carburant pour toutes les automobiles importées circulant au Canada en 1979 était de 39 milles au gallon (imp.), contre un rendement moyen de 22 milles au gallon (imp.) pour les voitures canadiennes; le rendement de la voiture importée type dépassait de 77% celui de la voiture type dans le parc d'automobiles canadiennes.
- N'eût été des automobiles importées, le Canada aurait consommé 370,3 millions de gallons impériaux d'essence de plus qu'il ne l'a fait en 1979. Le pays aurait été obligé d'importer 31 millions de barils additionnels de pétrole brut pour répondre à cette demande supplémentaire et ce, au coût de 603,3 millions de dollars.
- Cette somme additionnelle aurait augmenté de 26% le déficit subi en 1979 dans le commerce canadien du pétrole.
- Par contre, si le rendement en carburant de la voiture type canadienne avait été le même que celui de la voiture importée moyenne, le Canada n'aurait pas importé plus de pétrole qu'il n'en a exporté en 1979.

D. L'industrie des automobiles importées et le consommateur canadien

- Les automobiles importées offrent aux consommateurs canadiens toute une gamme de voitures sous-compactes et de voitures sport, puisque cette catégorie comprend trois fois plus de modèles de base de ce genre qu'on en trouve chez les fabricants canadiens.
- Beaucoup des produits automobiles innovateurs mis au point par les fournisseurs de pièces nord-américains ont été introduits sur le marché de notre continent par les importations européennes et japonaises; il s'agit notamment des pneus à carcasse radiale, de la direction à crémaillère, des freins à disque et des radiateurs en aluminium.
- Les automobiles importées ont été les chefs de file dans la production de moteurs à quatre cylindres, de moteurs diesel et de tractions avant, et dans la grande variété de choix offerte aux consommateurs quant aux genres de moteurs et à leur emplacement.
- En introduisant des articles comme la ceinture de sécurité diagonale, les amortisseurs de pare-chocs avant et arrière, les pneus à carcasse radiale et les freins à disque, l'industrie des automobiles importées a innové dans la conception des dispositifs de sécurité pour les voitures à prix modique.

2. Les systèmes de retenue des occupants de véhicules

La conférence multidisciplinaire canadienne sur la sécurité routière qui s'est tenue récemment à Halifax a de nouveau fourni des preuves concluantes que l'on peut réduire considérablement les blessures et les décès causés par des collisions si l'on utilise les systèmes de retenue des occupants.

Ces systèmes de retenue font partie de l'équipement standard de tous les nouveaux véhicules automobiles depuis 1974, et leur utilisation ne comporte pas de frais additionnels. Il va sans dire qu'il est inutile de rappeler aux membres de la CCATM les avantages qui se rattachent à l'utilisation de la ceinture de la sécurité. Vous connaissez tous son efficacité.

Les provinces qui ont adopté des lois relatives au port obligatoire de la ceinture de sécurité ont connu une réduction du taux d'accidents mortels et de blessures. Cependant, la diminution récente dans l'utilisation de la ceinture souligne la nécessité de faire respecter la loi avec une rigueur renouvelée dans certaines régions.

Les bébés et les jeunes enfants sont particulièrement vulnérables en cas de collision, comme le démontre leur taux élevé de blessures et d'accidents mortels dans les statistiques. Tous les sièges pour enfants actuellement disponibles sur le marché sont conformes aux normes fédérales et se sont avérés très efficaces lorsqu'ils sont utilisés comme il se doit. Transports Canada élabore actuellement des normes pour les portes-bébés et les sièges auxiliaires pour enfants, et les produits devraient être conformes à ces normes d'ici peu.

Les Importateurs d'automobiles du Canada appuient ces nouvelles mesures et encouragent les efforts que vous déployez pour encourager les programmes visant à rendre obligatoire pour tous les occupants le port de la ceinture de sécurité.

3. Les gaz d'échappement des véhicules automobiles

Environnement Canada étudie actuellement les répercussions sociales et économiques qui se produiraient si la norme régissant l'émission d'oxydes d'azote était réduite de 3,1 grammes à 1,0 gramme au mille.

Sur le plan du contrôle des émissions, il s'agit là d'un très grand pas à faire d'un seul coup. La technologie nécessaire pour se conformer à cette norme existe, mais le consommateur canadien devrait payer de 250 à 700 dollars de plus pour un modèle canadien donné en plus de subir une baisse dans l'économie du carburant et dans la maniabilité de son véhicule.

Cette question est actuellement à l'étude, mais même si nous appuyons les efforts déployés pour assainir l'environnement et améliorer la qualité de l'air, on n'a pas encore démontré que la formation d'acide nitrique par transformation chimique atmosphérique contribue de façon importante à la formation des pluies acides. (C'est l'anhydride sulfureux provenant de sources stationnaires qui y contribue le plus.) On n'a pas non plus établi la proportion des émanations du NO_x qui peut être attribuée aux véhicules automobiles.

Il est évident cependant que la norme proposée de 1 gramme de NO_x au mille imposera un fardeau considérable aux consommateurs canadiens et à l'industrie automobile et ce, à une période très critique.

Les Importateurs d'automobiles du Canada demanderont à Environnement Canada que la norme de NO_x convenue, quelle qu'elle soit, reflète de façon exacte et réaliste les besoins canadiens en matière d'environnement.

4. La consommation de carburant des véhicules automobiles

Le Comité permanent de la législation énergétique de la Chambre des communes a récemment tenu des audiences sur le projet de loi C-107, la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles. Cette loi officialisera essentiellement le programme facultatif actuel qui prévoit des normes moyennes de consommation de carburant pour les parcs de nouveaux véhicules des sociétés.

En vertu de ce programme, les fabricants présentent et vérifient des données qui sont reproduites par Transports Canada dans son Guide de consommation de carburant. Il y a en outre des exigences sur le contrôle des données, l'étiquetage des véhicules et la publicité relative à la consommation de carburant.

Depuis son entrée en vigueur en 1978, nous estimons que ce programme a constitué un modèle de collaboration entre le gouvernement et l'industrie. L'adoption de nouvelles mesures législatives à ce moment-ci n'apportera aucun avantage si l'on considère le succès remporté par le programme jusqu'ici, et elle pourrait même nuire à la conception et à l'introduction de nouveaux modèles et de véhicules consommant une autre sorte de carburant.

Notre industrie a réagi rapidement aux pressions faites par les consommateurs et les gouvernements pour atteindre la sécurité et l'autonomie en matière énergétique en réduisant la consommation de carburant des véhicules automobiles. Les Canadiens jouissent de la liberté et de la mobilité que procurent les véhicules automobiles, et nous reconnaissons qu'il est difficile de modifier toute la gamme d'habitudes sociales et économiques bien ancrées, qui entourent l'utilisation des véhicules automobiles.

Les politiques visant à fixer les prix du carburant des véhicules automobiles grâce à des augmentations régulières et prévisibles ont encouragé les automobilistes à réduire leur consommation de carburant de façon bien organisée et progressive.

Des investissements et des progrès techniques sans précédent ont littéralement révolutionné la fabrication des automobiles. Les véhicules européens et japonais sont depuis longtemps plus économiques en carburant que les véhicules nord-américains, mais au cours des dernières années, tous les fabricants d'automobiles ont donné à l'économie d'essence la priorité absolue dans la conception de leurs véhicules.

Sans doute que la vive concurrence qui sévit actuellement sur le marché, combinée à la demande des consommateurs et aux politiques gouvernementales en matière de sécurité des approvisionnements en énergie, sera un gage de progrès continus dans ce domaine. Jusqu'ici, ces nouvelles mesures ont été prises de façon tout à fait volontaire. L'industrie de l'automobile a beaucoup d'avance sur le programme qui doit l'amener à atteindre les objectifs convenus pour 1985 au chapitre des normes de consommation de carburant.

Toute mesure législative fixant des normes et prévoyant des pénalités en cas de non-respect (qu'il soit accidentel ou autre) ne peut que nuire à l'innovation dans la conception de véhicules plus économiques en carburant, et accroîtra sans aucun doute le fardeau qu'impose la réglementation à l'industrie automobile. Il faudra en effet que du personnel additionnel et des ressources déjà rares, que l'on destinait à des activités plus productives, soient affectés au contrôle du respect des règlements proposés.

Bref, les Importateurs d'automobiles du Canada croient fermement que le programme facultatif actuel sera plus avantageux pour les consommateurs, le gouvernement et l'industrie qu'un programme obligatoire auquel s'ajouterait le fardeau d'une réglementation accrue.

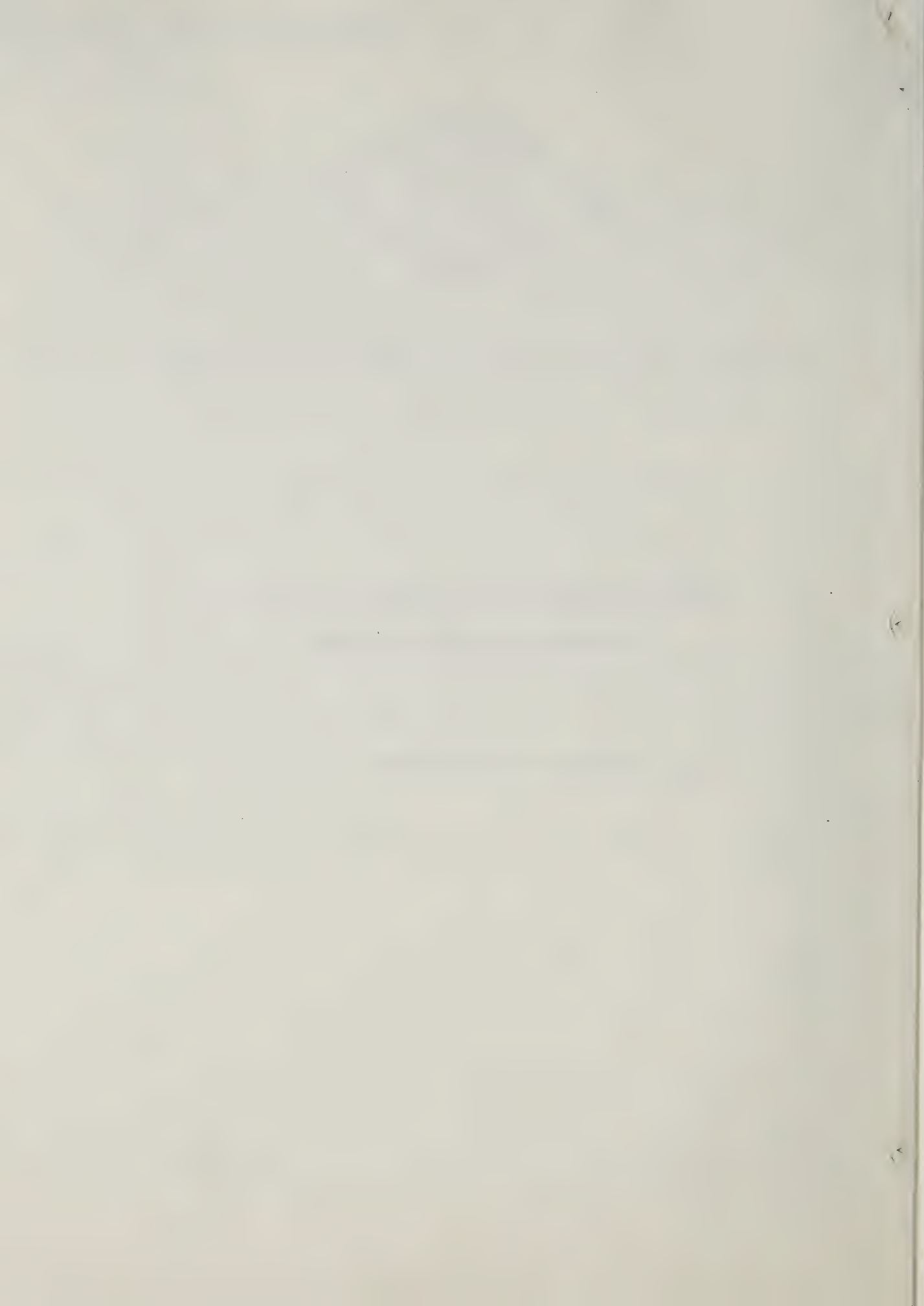


CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

Motor Vehicle Manufacturers' Association
Presentation to the CCMTA

Motor Vehicle Manufacturers' Association

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982



In past briefs to the Canadian Conference of Motor Transport Administrators, the Motor Vehicle Manufacturers' Association reviewed such topics as vehicle fuel economy, vehicle emissions, vehicle occupant restraint systems, and vehicle registration and control. Our 1982 brief, as in the past, will deal with these subjects again, in that updated information and data is provided.

Vehicle Fuel Consumption/Efficiency

Recent data from Statistics Canada on monthly petroleum sales indicates that net sales for all petroleum products fell 13.3% in December 1981 to 8296.6 thousand cubic metres from 9569.1 thousand cubic metres a year earlier. Contributing to this significant drop was a decline in both motor gasoline (down 8.7%) and diesel fuel (down 8.4%). Vehicle manufacturers are committed to lowering petroleum sales levels even more by providing vehicles which use "unconventional" fuels and by providing vehicles which have lower fuel consumption ratings.

The projected fleet average fuel consumption for 1982 car models has been estimated at 8.5 L/(100 km) which is a 9.6% improvement over the 1981 model year fleet of new cars. Combining this year's projection with significant improvements in fuel consumption in the past few years, vehicle manufacturers have made a 90% improvement in fuel consumption ratings from the 1973 models to the 1982 models. By reaching the 8.5 L/(100 km) mark for fleet fuel consumption, manufacturers have come very close to their 1985 goal as stated in the voluntary Corporate Average Fuel Consumption (CAFC) program.

Since the mid-1970's, the Energy Efficiency Committee of the M.V.M.A. has met with various government departments on numerous occasions to discuss the recognized need for reducing motor vehicle fuel consumption. Legislated fuel consumption standards have often been mentioned at these meetings along with varying rationales to support their need, such as 1) the voluntary system, now being used by manufacturers, would prove ineffective in achieving the desired reduction in energy consumption; 2) legal Canadian standards would provide tangible evidence of a serious Canadian commitment to world energy concerns; and 3) statistical information useful in projecting future demand could only be obtained through legislation.

However, industry accomplishments in steadily improving the energy efficiency of passenger cars in the past seven years confirm the effectiveness of the joint industry-government developed voluntary approach. This progress itself, together with the experience and insight it provided as to the nature of that progress, convince us that legislated fuel consumption standards for the future are unnecessary.

Rather than impose compulsory fuel consumption regulations, we urge governments to devote resources toward the increased use of alternate fuels which could diminish Canadian dependence on conventional fuels. Increased attention to support measures for the growth of an alternate fuel supply infrastructure, additional incentives for specific fleet segments to acquire propane and methane-fuelled vehicles, and a long term alternate fuels supply and pricing policy is of a higher priority than the Motor Vehicle Fuel Consumption Standards Act.

Alternate or Unconventional Fuels

Canada is fortunate in that many alternate fuels (propane, compressed natural gas, liquified natural gas, ethanol, methanol, and hydrogen) are either available or can be produced in the future from readily available resource bases. Therefore, it is really a question of what alternate fuels make sense for Canada, first as supplemental fuels and later, as phased-in replacements for gasoline. Our industry is dedicated to cooperating with all levels of government, i.e. working with the federal Departments of Energy, Mines and Resources, Transport Canada, and Industry, Trade and Commerce on vehicle-related aspects of the National Energy Program, as well as offering assistance to provincial jurisdictions when implementing inspection procedures for vehicles using alternate fuels.

As more vehicles become available which use diesel, propane, or so-called "unconventional" fuels, the need becomes greater for high quality fuel. Because of the automotive industry's involvement in design and production of vehicles which use fuel-types other than gasoline, and of our interest in Canadian fleet average fuel consumption levels, we are anxious to work with government personnel who will be responsible for fuel composition regulations.

Our industry was pleased that the council of Ministers concurred with our suggested need for a regulatory regime for new vehicles operating on propane and other alternate fuels paralleling that currently in effect for conventional, petroleum fuel vehicles. This assures national standards for new vehicles administered by Transport Canada, and we urge the C.C.M.T.A. member jurisdictions to complement the federal standards, with operating rules for propane and other alternate-fuel vehicles paralleling current rules for conventional fuel vehicles.

Vehicle Emissions

On February 20, 1982, there appeared in the Canada Gazette Part I a Notice of Intent to Prepare a Social and Economic Impact Assessment of more stringent nitrogen oxides emissions standards for motor vehicles. After studying pertinent information (social, economic, health and welfare, air quality, cost-to-benefit, and cost-effectiveness data) respecting NOx emissions, our analysis concluded that NOx emissions from automobiles are minor and decreasing contributors to the acid rain situation. Given the degree of current control, the rate of turnover of uncontrolled vehicles, and the projected growth of the Canadian vehicle fleet, NOx emissions will not increase in the absence of further control action.

We do believe that the next several years should be used to more closely study the facets of the acid rain formulation problem, placing greater emphasis on the clearly higher improvement potential of stationary source control of SO₂ and NOx, with a much lower priority assigned to the motor vehicle aspects.

The members of the Motor Vehicle Manufacturers' Association are also concerned with the emissions/fuel efficiency relationship. In August, 1981 Environment Canada issued a report entitled "Control of Excessive Emissions and Fuel Consumption by In-Use Motor Vehicles". Although M.V.M.A. members support work in this area, we question the value of the vehicle inspection proposals of this particular report. Consequently, we, as a group, will work with any jurisdiction that is interested in studying this topic in more detail.

Vehicle Occupant Restraints

The members of the Motor Vehicle Manufacturers' Association are committed to the use of vehicle occupant restraints. Recently, the Honourable Jean-Luc Pepin, Minister of Transport, requested the implementation of company policies requiring the use of seat belts by employees in company vehicles, and also the promotion of seat belt use in communities where company plants are located. Several of our member companies have responded to the Minister by outlining their company's support for such a program, as well as their interest in programs sponsored by local service clubs and groups.

Not only are our member companies interested in company policies for the use of seat belts, but they fully support mandatory seat belt legislation. We, as a group, also look forward to cooperating with Transport Canada and the provincial Departments of Transportation on the new Co-operative Federal-Provincial highway safety program centred upon increased seat belt use.

Vehicle Inspection Criteria

M.V.M.A. member companies will provide data regarding any up-coming 1983 model vehicle changes which might affect vehicle inspection laws. We will do so at the earliest opportunity, either individually or as part of a meeting of the C.C.M.T.A. Drivers and Vehicles Committee, if the timing is appropriate and if that would be acceptable to your members.

One area of concern to M.V.M.A. member companies is the variance amongst provincial jurisdictions of vehicle or vehicle equipment requirements. An example is fog lamps in respect of which requirements call for varying minimum heights, aim, and operating characteristics. We would greatly appreciate and would be pleased to assist in a review of these requirements, perhaps through the C.C.M.T.A. Drivers and Vehicles Committee.

Vehicle Registration And Control

The first-time registration of new cars and trucks is of particular importance to vehicle manufacturers. It is of particular importance because it is the vehicle information entered into the vehicle registration file maintained in each jurisdiction from the initial application for registration which is subsequently used to identify the vehicle for many different purposes not the least of which are manufacturer vehicle safety recall programs.

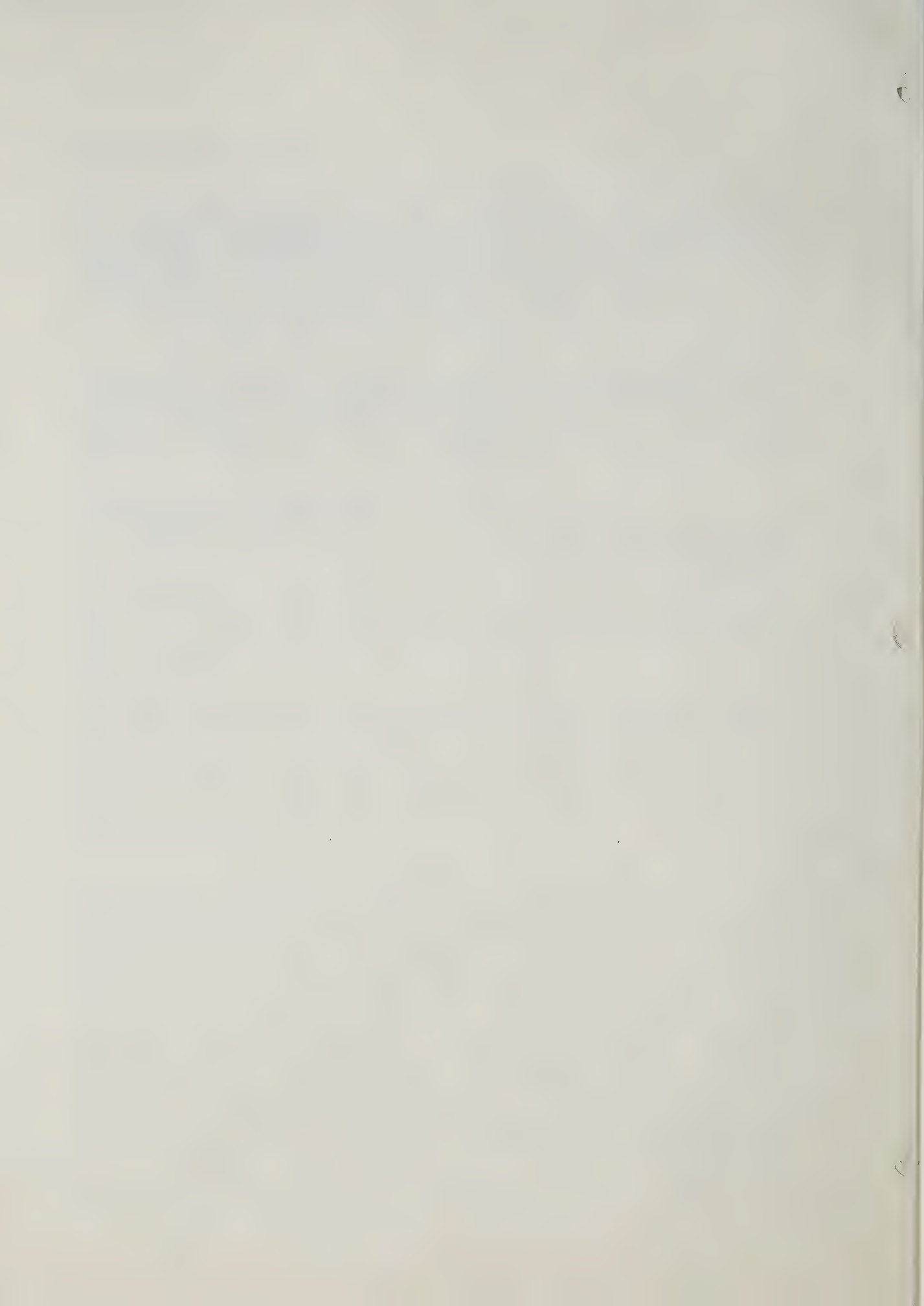
The manufacturer prepared New Vehicle Information Statement, which, since the beginning of the 1982 model year all jurisdictions have required to be filed along with the application for first-time registration, is already having a beneficial effect upon the uniform entry of vehicle data by standardizing terminology and providing information in a prescribed sequence. It is a system suited to both manual and electronic data collection systems.

The advent of the uniform seventeen character vehicle identification number which manufacturers adopted effective September 1981, is also having a major impact upon vehicle data collection systems. Already, seven C.C.M.T.A. members are considering installing a software program which will give them the capability of interpreting the vehicle identification number to provide the vehicle description as required on each jurisdiction's vehicle registration permit. When this capability is fully established the primary use of New Vehicle Information Statement will be more that of a back-up document in case of a systems failure. Hopefully, within a three or four year period it will become totally redundant. However, no matter what happens to the N.V.I.S. the importance of entering error free vehicle identification numbers is going to continue to be crucial to the success of any program. As we mentioned in our brief to you last year, an error in the recording of a 17 character V.I.N. may only become apparent by utilizing the check digit (9th character) to confirm the accuracy of the vehicle identification number entered.

Some of the members of M.V.M.A. have been working with R. L. Polk Ltd. to establish what the magnitude of the vehicle identification number error factor is on first-time registrations as determined by the use of the check digit. The data that has been developed to date suggests that the error factor varies from jurisdiction to jurisdiction but averages about 9.5 to 10%.

M.V.M.A. members recognize that the New Vehicle Information Statement currently provides a means of verifying the correct vehicle identification number where the one that has been recorded has been identified as being incorrect. Could some use be made of the R. L. Polk listing to identify incorrect V.I.N.s and to initiate action to have them corrected?

The members of M.V.M.A. appreciate the continuing opportunity to work with the members of C.C.M.T.A. to resolve vehicle registration and control problems of mutual concern.



DOCUMENT: 840-226/024



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Société des fabricants de véhicules à moteur

Mémoire présenté à la CCATM

Charlottetown (I.-P.-E.)

Du 15 au 17 juin 1982

Dans les exposés qu'elle a présentés antérieurement à la Conférence canadienne des administrateurs en transport motorisé, la Société des fabricants de véhicules à moteur a passé en revue des sujets tels que l'économie de carburant des véhicules, les gaz d'échappement, les systèmes de retenue des occupants, et l'immatriculation et le contrôle des véhicules. Le présent mémoire traitera de nouveau de ces questions à partir de données et de renseignements mis à jour.

La consommation de carburant des véhicules

Des données récentes publiées par Statistique Canada sur les ventes mensuelles de produits pétroliers indiquent que les ventes nettes ont diminué de 13,3% en décembre 1981; elles sont passées de 9 569,1 milliers de mètres cubes l'année précédente à 8 296,6 milliers de mètres cubes. Cette diminution est attribuée en partie à une baisse dans les ventes d'essence (8,7%) et de carburant diesel (8,4%). Les fabricants de véhicules sont acquis à l'idée de réduire encore davantage les ventes de produits pétroliers en fabriquant des voitures qui utilisent des carburants "non classiques" ou dont le rendement en carburant est meilleur.

On prévoit que la consommation moyenne de carburant pour le parc de voitures neuves de 1982 sera de 8,5 l/100 km, ce qui représente une amélioration de 9,6% sur les modèles de 1981. Si l'on combine cette prévision avec les améliorations importantes dans la consommation de carburant des quelques dernières années, les fabricants de véhicules ont réussi à améliorer de 90% les taux de consommation de carburant depuis les modèles de 1973 jusqu'à ceux de 1982. Avec ce résultat de 8,5 l/100 km, les fabricants ont presque atteint l'objectif qui leur avait été fixé pour 1985 dans le programme facultatif de consommation moyenne de carburant pour l'industrie.

Depuis le milieu des années 70, le comité du rendement énergétique de la SFVM a rencontré à plusieurs occasions des représentants des divers ministères afin de discuter de la nécessité reconnue de réduire la consommation de carburant des véhicules automobiles. Au cours de ces rencontres, il a souvent été question de l'adoption de normes par la voie législative et des raisons qui motivent une telle mesure, par exemple: 1) le système facultatif que les fabricants utilisent actuellement ne semble pas permettre de réduire la consommation d'essence au niveau souhaité, 2) l'adoption de normes canadiennes prouverait de façon tangible que le Canada se préoccupe sérieusement des problèmes énergétiques mondiaux; et 3) ce n'est qu'au moyen de la législation que l'on peut obtenir des données statistiques utiles pour prévoir la demande future.

Cependant, depuis les sept dernières années, l'industrie a réussi à améliorer régulièrement le rendement des véhicules et, par le fait même, à confirmer l'efficacité de la méthode facultative élaborée conjointement par l'industrie et le gouvernement. Grâce à ce progrès comme tel, associé à l'expérience et à la compréhension qu'il apporte quant à sa nature, nous sommes convaincus qu'il est inutile d'adopter pour l'avenir des normes législatives relatives à la consommation de carburant.

Plutôt que d'imposer des règlements, nous incitons le gouvernement à consacrer des ressources à l'utilisation accrue de carburants différents qui pourraient réduire la dépendance canadienne envers les carburants classiques. L'adoption de la Loi sur les normes de consommation de carburant des véhicules automobiles est moins prioritaire que ne l'est la nécessité d'accorder une attention accrue à l'élaboration de mesures visant à accroître l'infrastructure d'un approvisionnement en carburants autres que le pétrole, à créer des stimulants additionnels pour que des secteurs donnés du parc de véhicules puissent être convertis au propane ou au méthane, et à adopter une politique à long terme concernant les autres formes de carburants et la fixation de leur prix.

Les carburants de rechange ou non classiques

Le Canada a la chance d'avoir à sa disposition ou de pouvoir produire à l'avenir, à partir de ressources facilement accessibles, un grand nombre de carburants de rechange (le propane, le gaz naturel comprimé, le gaz naturel liquéfié, l'éthanol, le méthanol et l'hydrogène). Il s'agit donc vraiment de déterminer lesquels seraient les plus utiles au Canada, d'abord en tant que carburants additionnels, et plus tard en tant que remplacement graduel de l'essence. Notre industrie est résolue à collaborer avec tous les paliers de gouvernements, c'est-à-dire avec les ministères fédéraux de l'Energie des Mines et des Ressources, des Transports ainsi que de l'Industrie et du Commerce quant aux aspects du Programme énergétique national portant sur les véhicules, et avec les administrations provinciales quant à la mise en oeuvre de modalités d'inspection pour les véhicules utilisant des carburants autres que le pétrole.

A mesure que le marché offre davantage de véhicules utilisant du carburant diesel, du propane ou ce que l'on appelle des carburants "non classiques", on se rend compte qu'il faut de plus en plus un carburant de qualité supérieure. Comme l'industrie de l'automobile s'emploie à la conception et à la production de véhicules utilisant des carburants autres que l'essence, et qu'elle s'intéresse à la consommation moyenne de carburant du parc d'automobiles canadien, elle tient beaucoup à collaborer avec les fonctionnaires qui seront responsables de la réglementation relative à la consommation de carburant.

Notre industrie est heureuse que le Conseil des ministres ait souscrit à notre proposition quant à la nécessité d'établir, pour les nouveaux véhicules utilisant du propane ou d'autres carburants, des règlements parallèles à ceux qui sont actuellement en vigueur pour les véhicules utilisant des produits pétroliers classiques. Cela assure que les nouveaux véhicules tomberont sous le coup de normes nationales régies par Transports Canada, et nous incitons les administrations membres de la CCATM à compléter les normes fédérales en adoptant des règles de fonctionnement pour les véhicules alimentés au propane ou à un autre carburant, parallèlement à celles qui existent déjà pour les véhicules utilisant du carburant classique.

Les gaz d'échappement des véhicules

Le 20 février 1982, on a fait paraître dans la partie I de la Gazette du Canada, une déclaration d'intention annonçant la préparation d'une évaluation relative aux répercussions socio-économiques de normes plus strictes concernant les émissions d'oxydes d'azote par les véhicules automobiles. Après avoir étudié les renseignements pertinentes (données socio-économiques, et autres données relatives à la santé et au bien-être, à la qualité de l'air, à l'analyse coûts-avantages et à la rentabilité), nous avons conclu que les émissions de NOx provenant des automobiles ne contribuent que peu, et de moins en moins, à la formation des pluies acides. Compte tenu du niveau de contrôle actuellement exercé, du taux de véhicules non contrôlés qui sont mis hors de circulation, et de la croissance prévue du parc canadien de véhicules, le fait de ne pas prendre de mesures additionnelles ne fera pas augmenter les émissions de NOx.

Nous estimons qu'au cours des quelques prochaines années, il faudra étudier plus étroitement les aspects de la formation des pluies acides, en accordant plus d'importance à la possibilité beaucoup plus grande d'améliorer le contrôle des sources stationnaires de SO₂ et NOx et beaucoup moins d'importance aux aspects relatifs aux véhicules automobiles.

Les membres de la Société des fabricants de véhicules à moteur se préoccupent également du rapport entre les gaz d'échappement et le rendement du carburant. En août 1981, Environnement Canada a publié un rapport intitulé "Lutte contre les émissions et la consommation d'essence excessives par les véhicules en usage". Les membres de la Société appuient les travaux effectués dans ce domaine, mais ils mettent en doute la valeur des propositions relatives à l'inspection des véhicules avancées dans ce rapport en particulier. Par conséquent, notre groupe est prêt à collaborer avec toute administration intéressée à étudier ce sujet plus en détail.

Les systèmes de retenue des occupants de véhicules

Pour les membres de la Société des fabricants de véhicules à moteur, l'usage de systèmes de retenue des occupants est un principe acquis. Dernièrement, l'honorable Jean-Luc Pépin, ministre des Transports, a demandé aux entreprises d'adopter des lignes directrices obligeant leurs employés à porter la ceinture de sécurité dans les véhicules de la compagnie et d'encourager l'usage de la ceinture dans les localités où sont situées leurs usines. Plusieurs de nos membres ont répondu au ministre en lui manifestant leur appui à l'égard de ce programme et en lui soulignant l'intérêt qu'ils portent aux programmes parrainés par des clubs et groupements philanthropiques locaux.

Nos membres sont non seulement intéressés à adopter des politiques relatives à l'usage des ceintures de sécurité dans leur entreprise, mais ils appuient aussi entièrement toute mesure législative sur le port obligatoire de la ceinture de sécurité. Notre groupe est également disposé à collaborer avec Transports Canada et avec les ministères provinciaux des Transports à l'élaboration du nouveau programme fédéral-provincial conjoint de sécurité routière, qui est axé sur l'utilisation accrue de la ceinture de sécurité.

Les critères d'inspection des véhicules

Les membres de la Société fourniront des données sur tout changement apporté aux modèles 1983 qui pourrait toucher les lois sur l'inspection des véhicules. Ils le feront aussitôt que possible, soit individuellement, soit dans le cadre d'une réunion du Comité des conducteurs et des véhicules de la CCATM si la date convient et si vos membres sont d'accord.

Les membres de la société se préoccupent entre autres de la différence qui existe dans les exigences des provinces relativement aux véhicules et à leur équipement. Par exemple, pour les phares anti-brouillard, les exigences varient quant à la hauteur minimale, au faisceau et aux caractéristiques de fonctionnement. Nous serions très reconnaissants et heureux de pouvoir participer à une étude de ces exigences, peut-être par l'entremise du Comité des conducteurs et des véhicules de la CCATM.

L'immatriculation et le contrôle des véhicules

La première immatriculation des voitures et des camions neufs est particulièrement importante pour les fabricants de véhicules. En effet, ce sont les renseignements inscrits au dossier d'immatriculation gardé dans chaque administration dès la première demande d'immatriculation qui servent par la suite à identifier le véhicule à de nombreuses fins, notamment les programmes de rappel des fabricants.

La déclaration relative aux véhicules neufs qui est rédigée par le fabricant et qui, depuis la sortie des modèles 1982, doit être présentée dans toutes les administrations avec la première demande d'immatriculation, s'est déjà avérée avantageuse pour l'uniformisation des données relatives aux véhicules, du fait qu'elle normalise la terminologie et qu'elle fournit les renseignements dans un ordre prescrit. Ce système se prête aussi bien à la collecte manuelle et électronique des données.

L'identification des véhicules par un code composé de dix-sept caractères, formule que les fabricants ont adoptée à compter de septembre 1981, a eu aussi des répercussions énormes sur les systèmes de collecte de données sur les véhicules. Sept membres de la CCATM songent déjà à installer un logiciel qui leur permettra d'interpréter le numéro d'identification des véhicules de façon à fournir la description du véhicule comme l'exige le permis d'immatriculation de chaque administration. Une fois ce système en place, la déclaration relative aux véhicules neufs servira davantage comme document d'appoint en cas de panne du système. Nous espérons que d'ici trois ou quatre ans, elle sera tout à fait superflue. Cependant, quoiqu'il advienne de cette déclaration, il demeurera important, pour la réalisation de tout programme, d'inscrire correctement les numéros d'identification des véhicules. Comme nous l'avons mentionné dans notre mémoire de l'année dernière, la seule façon de repérer une erreur dans l'inscription d'un numéro d'identification de dix-sept caractères est d'utiliser le point de contrôle (le neuvième caractère) pour confirmer l'exactitude du numéro d'identification qui est inscrit.

Certains des membres de la Société collaborent avec la R.L. Polk Ltd. afin de déterminer, à l'aide du point de contrôle, le taux d'erreur dans le numéro d'identification d'un véhicule au moment de la première immatriculation. Selon les données recueillies jusqu'ici, le taux d'erreur varie d'une administration à l'autre, mais il se situe entre 9,5 et 10%.

Les membres de la Société reconnaissent que la déclaration relative aux véhicules neufs permet à l'heure actuelle de vérifier le numéro d'identification exact du véhicule lorsqu'on s'aperçoit que celui qui a été inscrit est erroné. Pourrait-on utiliser la liste dressée par R.L. Polk pour repérer les numéros d'identification des véhicules inexacts et prendre les mesures nécessaires pour les corriger?

Les membres de la Société sont heureux de l'occasion qui leur est offerte de continuer à travailler avec les membres de la CCATM en vue de résoudre les problèmes d'immatriculation et de contrôle des véhicules qui préoccupent les deux organismes.

CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

THE CANADIAN CYCLING ASSOCIATION

presents:

"BICYCLES AND THE LAW"

by

Daniel Herbert

Charlottetown, P.E.I.
June 15-17, 1982

BICYCLES AND THE LAW

A review of provincial highway traffic acts across Canada reveals inconsistencies, omissions, and contradictions with respect to bicycles and their operators. Recognition of this situation, and the need to cope with burgeoning use of bicycles on public thoroughfares, has led to the development of proposed uniform vehicle codes in both Canada and the United States. Lacking the force of law, these codes have been promoted as models for provincial and state legislators, to offer consistent reforms to resolve the morass of inadequate and ambiguous laws now enacted.

I would like to examine certain selected issues in the application of highway traffic acts to bicycles and explore whether the uniform codes resolve any problems.

First, let us consider the legal status of a bicycle. In Ontario, a human-powered vehicle such as a bicycle is specifically excluded from the definition of 'motor vehicle', but implicitly included as a 'vehicle' (§1-17,35). This has a large number of important ramifications, for example:

- no permit is required for either operator or vehicle (§5,6)
- there is no requirement to show a licence to a constable (§14)
- there are no demerits for convictions (§33)
- following too closely is not an offence (§105)
- speed limits do NOT apply (§82)

On the positive side, it must be noted that recognition of a bicycle as a vehicle not only imposed responsibilities on the operator, but confers rights. Six states in the United States (Arkansas, Indiana, Iowa, Mississippi, Oregon, Utah) do not give cyclists rights, leaving them unsupported in court. Both Canadian and American Vehicle Codes define bicycles as vehicles. An issue which is highly contentious is the position of the cyclist on the roadway. The recommended Uniform Legislation states that the cyclist "shall drive as near as practicable to the right side of the roadway". The Ontario Highway Traffic Act qualifies this slightly (§97) by stating "except when overtaking and passing another vehicle proceeding in the same direction or when preparing for a left turn at an intersection..." Cyclists dislike these laws for many reasons. It puts one into conflict with right-turn-only lanes, right-turning cars, roadside trash and glass, sewer grates, parked and double-parked cars, and other hazards.

Differences of opinion arise frequently between police officers and cyclists as to the meaning of "practicable". Most police (and the public) seem to interpret the law as requiring the cyclist to stay next to the right curb at all times.

California has tackled this problem admirably. Under their statutes, only cyclists moving slower than traffic must ride on the far right, and slow cyclists may leave the curb when overtaking, making a left turn, avoiding road hazards or debris. If the lane is too narrow to safely share it with motorists, the cyclist may ride in the centre of the lane. These provisions have been incorporated in the United States Uniform Vehicle Code, but not in Canada.

The bicycle as an urban transportation alternative gains attractiveness through its ability to slip through traffic congestion. I do not minimize the danger inherent in such a manoeuvre, however. Lane changes, unsignaled turns and opening doors make passing on the right an often foolhardy move. This raises the question of legality of passing on the right. In Ontario, the prohibition of passing to the right is restricted to motor vehicles (§100). The recommended uniform legislation is silent on this issue. In many vehicle codes, vehicles are prohibited from driving off the roadway and onto the shoulder in order to pass. This should not apply to cyclists, who are often forced to the shoulder in any case.

The execution of the left turns in traffic is an area where confusion reigns, both in the minds of cyclists and of the motoring public. In most jurisdictions, cyclists are expected to make left turns as would a motorist; by moving cautiously to a left turn or centre lane while signalling, and proceeding when able. Many novice or inexperienced riders are not sufficiently confident to make such a turn; many motorists including police are unhappy to see a cyclist in the middle of traffic. An option available to a timid cyclist is to dismount, and walk with their cycle as a pedestrian would. Many, however, do not dismount, but ride in pedestrian crosswalks. This third option has been endorsed by the United States National Committee on Uniform Traffic laws and ordinances. I feel that this is a serious error which encourages behavior hazardous to pedestrians, exacerbates the potential conflict with right-turning motor vehicles at intersections, and discourages the learning of superior cycling skills and techniques.

One of the more visible results of bicycle advocacy in the last few years has been the development of bicycle paths. Unpopular among serious cyclists, these paths serve the needs of recreation, rather than transportation. In many jurisdictions, surfaces fall into disrepair, and are littered with debris. Most path designs increase cyclist exposure at intersections, and can lead to frightening confrontations with motor vehicles. Unfortunately, both the Canadian and American Vehicle Codes, and the laws of six provinces and thirty-seven states currently specify that whenever a usable bike path exists adjacent to the roadway, no person shall ride on the roadway. This regulation is probably unenforceable, in view of the impression of the words "useable" and "adjacent". Nevertheless, it is an unnecessary provision altogether. In Stevenage, England, use of the bikepaths is NOT mandatory. The paths ARE well-used, since they are well-designed, well-located and well-maintained.

As you may know, cycle-racing is an Olympic sport, and one of the biggest spectator sports in the world. I am often approached by racing cyclists to discuss their position vis-a-vis the law. I have to tell them that their training and racing practices break endless laws, and often leave them without legal recourse in the event of an accident.

In Ontario, racing on a highway is prohibited for motor vehicles (§117). Similarly, one may not race or "drive furiously" a horse on a highway (§118). No section mentions the racing of vehicles (ie: bicycles). Nor does the recommended Uniform legislation deal with cycle-racing. The United States Uniform Vehicle Code prohibits bicycle-racing on highways, but makes provision for racing if state or local authorities with jurisdiction over the roadway approved and sanctioned event. Thus, racers are required to signal turns and be in the proper lane, even though this is impossible at racing speeds. Similarly, stop signs and other regulations are ignored at the racer's peril; should an accident occur, the rider's recourse to the law would be seriously compromised.

The automatic assumption that because a race is held with police sanction, traffic laws do not apply is a fallacy, unless the roads are closed completely. The American Uniform Vehicle Code does provide for the waiving of traffic laws in such cases, but this clause has not been adopted anywhere.

There is an area of law as applied to bicycles, which concerns me deeply, although it is not primarily a safety-oriented concern. The recommended uniform legislation for Canada proposes that where a person has been convicted of an offence under the Act, and where the Court has ordered the impounding of the vehicle, "any peace officer may enter by force any place or building in which the bicycle is situated". This mimics the British Columbia law. I believe that this proposed statute constitutes a grave violation of commonly accepted human rights and right to privacy. I do not believe that any of the offences described in this entire piece of legislation could, by any stretch of the imagination, justify the entering by force, without warrant, of any domicile. Such provision should be purged from the recommended legislation, since it brings the entire work into disrepute.

I am regularly berated by motorists for the irresponsible and foolhardy behaviour of many cyclists at stop signs, traffic lights and one-way streets. I will not be an apologist for the inexcusable. Many cyclists are their own worst enemies -- their flagrant disregard for the rules of the road not only endangers them and others, but invited the contempt of other road users. Notwithstanding what I have just said, I believe that "stop sign behaviour" is a symptom which points to the lack of comprehension by traffic planners and municipal politicians of "human-powered vehicle dynamics".

Metropolitan Toronto is a case in point. Neighbourhood activists, trying to discourage auto traffic from flowing through side streets have cajoled municipalities into erecting veritable forests of 4-way stop signs. A motorist confronted with 4-way stop signs needs only to shift his/her heavy foot from throttle to brake and back. A cyclist, however, must squander hard-earned kinetic energy. Being positioned much higher than a motorist, with far superior sight lines, the cyclist often observes that an intersection is empty, and sails through. Unfortunately, some also ride through in front of other road users.

I am not making a case for ignoring stop signs. I am making a plea for a reduction in the number of unnecessary and redundant signs. Whatever happened to 2-way stops?

In a similar vein, many neighbourhoods now have rush-hour turn prohibitions. This is to prevent wholesale invasion by motorists escaping clogged arterials. This system has the paradoxical effect of creating the safest possible routes for cyclists, simultaneously banning cyclists from using them. I submit that the trivial expense and time required to amend by-laws to exempt bicycles from these rush-hour turn restrictions would be well-rewarded; less cyclists on busy streets and no increase in motor vehicle air and noise pollution.

This is all very well, but of what significance are laws and ordinances, statutes and by-laws in the absence of education and enforcement? There is a whole segment of the cyclist population which does not know the common rules of the road, which lacks the ability to recognize potential hazards, and which reacts inappropriately to situations. These are the children and novices.

The average motor vehicle operator is inexperienced in dealing with cyclists on the road, and is unaware of the cyclist's rights and vulnerability. Most view the

cyclist as an unwelcome intruder into the motoring world. Law enforcement professionals fall somewhere along a continuum that ranges from the officer who feels that cyclists are trivial nuisances, not worth the bother of writing a summons, to the misguided Draconian, whose zeal to identify every transgression supercedes authority and abrogates rights.

SO WHAT IS TO BE DONE?

Children need to be taught not only the rules of the road, but how to recognize and react to dangerous situations. Adults may have the cursory knowledge of vehicle law that comes with auto operation, but need to be taught hazard recognition and safe, defensive cycling.

Motor vehicle operators must be taught how to share the roadway and to respect cyclists' rights. More important, they must be taught how to judge bicycle speed and capability. Police officers must be educated, if they are to "serve and protect".

And laws must be enforced. The best legislation in the world is valueless, if unenforced. Education is futile, if fair and equitable enforcement does not follow. The human energy costs of stopping at a stop sign are strong negative reinforcers; the threat of fine and penalty must be stronger still.

What have we learned here? We have learned that a body of law exists governing public bicycling behaviour. We have learned that serious omissions and patent absurdities exist. We have seen the dynamics of human-powered vehicles have been ignored in order to assimilate them into a motoring environment. But all is not gloom and doom. Cycling has a part to play in transportation. With understanding and work, education and enforcement, I believe that the bicycle will assume an ever-growing role in transportation.

* * * * *

THIS DOCUMENT IS ALSO AVAILABLE IN THE ENGLISH LANGUAGE

DOCUMENT: 840-226/025



CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

L'ASSOCIATION CYCLISTE CANADIENNE

présente:

"LES BICYCLETTES ET LA LOI"

par

Daniel Herbert

Charlottetown (I.-P.-E.)

Du 15 au 17 juin 1982

LES BICYCLETTES ET LA LOI

L'étude des codes de la route des provinces canadiennes révèle l'existence d'incompatibilités, d'omissions et de contradictions en ce qui a trait aux bicyclettes et aux cyclistes. La reconnaissance de cette situation et la nécessité de faire face à l'apparition des bicyclettes sur les voies publiques ont entraîné l'élaboration de propositions relatives à l'uniformisation des codes des véhicules tant au Canada qu'aux Etats-Unis. N'ayant pas force de loi, ces codes ont été présentés comme modèles aux législateurs des provinces et des Etats, afin de permettre une réforme cohérente qui viendrait résoudre les problèmes causés par les lois inadéquates et ambiguës actuellement en vigueur.

J'aimerais maintenant analyser certains aspects de l'application des codes de la route en ce qui a trait aux bicyclettes, et tenter de voir si les codes uniformes apportent des solutions aux problèmes.

Examinons d'abord le statut juridique d'une bicyclette. En Ontario, un véhicule mû par l'homme, comme une bicyclette, est expressément exclu de la définition d'un "véhicule à moteur", mais implicitement inclus dans celle d'un "véhicule" (art. 1-17,35), ce qui a de nombreuses ramifications importantes, par exemple:

- aucun permis n'est nécessaire ni pour le conducteur ni pour le véhicule (art.5,6)
- nul n'est tenu de montrer un permis à un agent de police (art.14)
- les condamnations ne s'accompagnent pas de points d'inaptitude (art.33)
- le fait de suivre de trop près ne constitue pas une infraction (art.105)
- les limites de vitesse ne s'appliquent pas (art. 82)

Du côté positif, il faut souligner que le fait de reconnaître qu'une bicyclette est un véhicule n'impose pas seulement des responsabilités à son conducteur, mais lui confère également des droits. Six Etats américains (Arkansas, Indiana, Iowa, Mississippi, Oregon et Utah) n'accordent aucun droit aux cyclistes, ce qui les laisse sans aucun appui devant les tribunaux. Les codes canadiens et américains des véhicules définissent les bicyclettes comme étant des véhicules. La question de la position du cycliste sur la route suscite beaucoup de litiges. La loi uniforme recommandée dispose que le cycliste doit conduire aussi près que possible de la bordure droite de la route. Le Code de la route de l'Ontario nuance légèrement cette affirmation; en effet, il est précisé à l'article 97 que cette mesure s'applique sauf lorsque le cycliste double un autre véhicules se dirigeant dans la même direction ou lorsqu'il s'apprête à tourner à gauche à une intersection. Les cyclistes ont beaucoup de raisons de ne pas aimer ces lois. Ils ont à faire face à plusieurs obstacles, soit les voies réservées aux virages à droite, les voitures qui tournent à droite, les déchets et les fragments de verre sur les bords de la route, les plaques d'égouts, les voitures stationnées, parfois même en double file, et beaucoup d'autres risques.

Les agents de police et les cyclistes diffèrent souvent d'opinion sur la signification du mot "possible". La plupart des agents de police (et le public) semblent interpréter la loi comme obligeant le cycliste à se tenir en tout temps tout près de la bordure droite de la chaussée.

La Californie a réglé ce problème de façon admirable. En vertu de ses lois, seuls les cyclistes roulant moins rapidement que la circulation régulière doivent se tenir tout à fait à la droite, et ceux qui roulent lentement peuvent laisser la bordure de la chaussée lorsqu'ils doublent, qu'ils tournent à gauche, ou qu'ils veulent éviter des dangers sur la route ou des débris. Si la voie est trop étroite pour être partagée en toute sécurité avec les automobilistes, le cycliste peut conduire au centre de la voie. Ces dispositions ont été insérées dans le code uniforme des véhicules des Etats-Unis mais non dans celui du Canada.

La bicyclette en tant que moyen de transport urbain gagne de la popularité parce qu'elle permet de se faufiler dans les embouteillages. Je ne veux cependant pas minimiser le danger inhérent à une telle manoeuvre. Les gens qui changent de voie, qui tournent sans signaler, qui ouvrent les portières font du fait de doubler à droite un geste souvent téméraire. Ceci soulève la question de la légalité du dépassement à droite. En Ontario, l'interdiction de doubler à droite se limite aux véhicules à moteur (art.100). La législation uniforme proposée ne dit rien sur cette question. De nombreux codes des véhicules interdisent de conduire hors de la route et sur l'accotement pour doubler, ce qui ne devrait pas s'appliquer aux cyclistes qui sont souvent forcés de circuler sur l'accotement de toute façon.

Le virage à gauche dans la circulation cause beaucoup de problèmes tant aux cyclistes qu'aux automobilistes. Dans la plupart des administrations, les cyclistes doivent tourner à gauche de la même façon que les automobilistes, c'est-à-dire en se dirigeant prudemment vers une voie de gauche ou du centre tout en signalant, et en tournant dès qu'ils le peuvent. Beaucoup de cyclistes débutants ou inexpérimentés ne sont pas assez sûrs d'eux pour effectuer un tel virage; beaucoup d'automobilistes, y compris la police, n'aiment pas voir un cycliste dans la circulation. Un cycliste craintif peut descendre de sa bicyclette, et marcher à côté. Cependant, beaucoup d'entre eux ne descendent pas mais utilisent le passage pour piétons. Cette troisième possibilité a été appuyée par le comité national américain des lois et ordonnances uniformes sur la circulation (United States National Committee on Uniform Traffic Laws and Ordinances). Je crois qu'il s'agit là d'une erreur grave qui encourage des habitudes qui sont dangereuses pour les piétons, qui enveniment le conflit éventuel avec les véhicules à moteur qui tournent à droite aux intersections, et qui découragent l'apprentissage d'aptitudes et de techniques supérieures en cyclisme.

Un des résultats les plus tangibles de la vogue du cyclisme au cours des quelques dernières années a été l'aménagement des pistes cyclables. Impopulaires parmi les cyclistes sérieux, ces pistes servent pour les loisirs plutôt que pour le transport. Dans de nombreuses administrations elles sont en mauvais état et sont jonchées de débris. La plupart des

tracés augmentent les risques pour les cyclistes aux intersections et peuvent entraîner des confrontations terribles avec les véhicules à moteur. Malheureusement, les codes des véhicules tant canadiens qu'américains ainsi que les lois de six provinces et de trente-sept Etats précisent actuellement que lorsqu'il existe une piste cyclable utilisable qui est adjacente à la route, aucun cycliste ne doit utiliser la route. Ce règlement est probablement inapplicable en raison de l'imprécision des termes "utilisable" et "adjacente". Il s'agit néanmoins d'une disposition inutile en soi. A Stevenage (Angleterre), nul n'est TENU d'utiliser les pistes cyclables. Elles sont toutefois bien utilisées car elles sont bien conçues, bien situées et bien entretenues.

Comme vous le savez probablement, la course cycliste est une discipline olympique, et l'un des sports qui attirent le plus de spectateurs au monde. Des coureurs cyclistes viennent souvent discuter avec moi de leur situation face à la loi. Je dois leur dire qu'au cours de leur entraînement et de leurs courses, ils enfreignent continuellement la loi, et qu'ils n'ont souvent aucun recours juridique en cas d'accident.

En Ontario, la course automobile est interdite sur les routes (art.117). De même, nul ne doit faire courir un cheval ou le conduire à bride abattue sur la route (art.118). Aucun article ne fait mention de la course de véhicules (c'est-à-dire de bicyclettes), et la législation uniforme proposée ne traite pas de la course cycliste. Le code uniforme des véhicules des Etats-Unis interdit la course cycliste sur les routes, mais la permet si l'Etat ou les autorités locales ayant compétence sur la route l'approuve et la sanctionne. Ainsi, les coureurs sont obligés de signaler leurs virages et de se trouver dans la bonne voie, même si cela est impossible à la vitesse à laquelle ils doivent rouler pour une course. De même, les coureurs ne tiennent pas compte des arrêts et des autres règlements, et cela à leurs propres risques et périls; en effet s'ils devaient être impliqués dans un accident leur recours devant la loi serait gravement compromis.

Il est faut de présumer automatiquement que puisqu'une course est approuvée par la police, les lois de la circulation ne s'appliquent pas, à moins que les routes ne soient fermées à la circulation. Le code uniforme des véhicules des Etats-Unis prévoit la dérogation aux lois de la circulation dans un tel cas, mais cette clause n'a été adoptée nulle part.

Il existe un domaine du droit s'appliquant aux bicyclettes qui me préoccupe grandement, même s'il ne s'agit pas avant tout d'une question de sécurité. Selon la législation uniforme proposée pour le Canada, lorsqu'une personne est trouvée coupable d'une infraction en vertu de la loi, et que la cour a ordonné la confiscation du véhicule, un agent de la paix peut entrer de force dans un endroit ou un immeuble où se trouve la bicyclette. Cette disposition reprend la loi de la Colombie-Britannique. J'estime que cette proposition constitue une violation grave des droits de la personne et des droits à la vie privée qui sont communément reconnus. Selon moi, aucune des infractions prévues dans ces mesures législatives ne peut, même avec un effort d'imagination, justifier l'introduction par la force, sans mandat, dans un domicile. Cette disposition devrait être rayée de la législation proposée, car elle jette le discrédit sur l'ensemble du texte.

Les automobilistes me font régulièrement des reproches au sujet de la conduite irresponsable et téméraire de beaucoup de cyclistes aux arrêts, aux feux de circulation et sur les rues à sens unique. Je ne veux pas me faire le défenseur de l'inexcusable. De nombreux cyclistes sont leur propre pire ennemi; en effet, leur indifférence flagrante envers les règles de la route ne font pas que constituer un danger pour eux-mêmes et pour les autres, mais elle invite aussi le mépris des autres usagers de la route. Malgré tout, je crois que le comportement aux arrêts est un symptôme qui indique que les planificateurs de la circulation et les hommes politiques municipaux ne comprennent pas la dynamique des véhicules mis par l'homme.

Le Grand Toronto constitue un bon exemple. Les activistes de quartier, tentant de décourager la circulation dans les rues secondaires, ont convaincu les municipalités d'ériger une véritable forêt d'arrêts dans les quatre sens. Un automobiliste qui arrive à une intersection où il y a quatre arrêts n'a qu'à transférer son pied de l'accélérateur aux freins, et des freins à l'accélérateur. Les cyclistes, pour sa part, doit gaspiller de l'énergie cinétique qu'il a difficilement accumulé. Comme il est assis plus haut qu'un automobiliste et que son champ de vision est beaucoup plus grand, le cycliste peut souvent se rendre compte qu'il n'y a personne à l'intersection et poursuivre sa route. Malheureusement, certains poursuivent leur route en passant devant d'autres usagers.

Je ne tente pas de justifier ceux qui ne tiennent pas compte des arrêts. Je veux plutôt plaider en faveur de la réduction du nombre de signaux inutiles et superflus. Qu'est-il advenu des arrêts dans deux sens?

Dans un même ordre d'idée, dans beaucoup de quartiers il est maintenant interdit de tourner dans certaines rues pendant les heures de pointe, afin d'empêcher que les automobilistes envahissent ces rues pour éviter les artères congestionnées. Ce système a pour effet paradoxal de fournir les routes les plus sûres possibles pour les cyclistes et, en même temps, de leur interdire de les utiliser. A mon avis, la dépense minime en temps et en argent que nécessiterait la modification des règlements de manière à ne pas faire appliquer ces restrictions aux cyclistes serait très profitable; en effet il y aurait moins de cyclistes dans les rues achalandées, et la pollution de l'air et par le bruit provenant des véhicules à moteur n'augmenterait pas.

Cela est très bien, mais à quoi bon les lois, les ordonnances et les règlements s'il n'existe ni programme d'éducation ni politique d'application? Tout un secteur de la population cycliste ignore les règles courantes de la route, n'a pas l'habileté nécessaire pour reconnaître les dangers et réagit mal aux situations. Il s'agit des enfants et des débutants.

L'automobiliste moyen ne sait pas comment réagir devant un cycliste sur la route, et il ne connaît pas les droits et la vulnérabilité de ce dernier. La plupart considèrent le cycliste comme un importun dans le monde de l'automobile. Les professionnels de l'application de la loi se classent entre l'agent qui estime que les cyclistes ne causent

que des embêtements sans importance et qu'il ne vaut pas la peine de leur remettre des contraventions, à l'intransigeant malavisé dont le zèle à repérer toutes les violations le fait se substituer à l'autorité et abolir des droits.

QUE FAUT-IL FAIRE?

Il faut enseigner aux enfants non seulement les règles de la route, mais aussi la façon de reconnaître les situations dangereuses et d'y réagir. Les adultes, avec la conduite d'une automobile, ont peut-être une connaissance superficielle des lois régissant les véhicules, mais ils doivent apprendre à reconnaître les dangers et à conduire une bicyclette de façon sûre et défensive.

Il faut apprendre aux automobilistes à partager la route et à respecter les droits des cyclistes. Et, ce qui est encore plus important, il faut leur apprendre à juger la vitesse et les possibilités d'une bicyclette. Les agents de police doivent être renseignés si l'on veut qu'ils "servent et protègent".

Il faut de plus faire respecter les lois. La meilleure loi au monde est sans valeur si elle n'est pas appliquée. Il ne sert à rien d'avoir des programmes d'éducation si les lois ne sont pas appliquées de façon juste et équitable. L'effort physique que demande la nécessité d'arrêter à un panneau d'arrêt constitue un moyen de dissuasion efficace; la menace d'une amende ou d'une peine doit constituer un moyen de persuasion encore plus efficace.

Qu'avons-nous appris? Nous avons appris qu'il existe un ensemble de lois régissant le comportement public des cyclistes. Nous avons appris qu'il existe également des omissions graves et des absurdités évidentes. Nous avons constaté que l'on n'a pas tenu compte de la dynamique des véhicules mûs par l'homme au moment de les assimiler au milieu de l'automobile. Mais tout n'est pas perdu. Le cyclisme a un rôle à jouer dans le domaine des transports. Avec de la compréhension et du travail, avec des programmes d'éducation et l'application des règlements, je crois que ce rôle est appelé à grandir.

CANADIAN CONFERENCE OF MOTOR TRANSPORT ADMINISTRATORS
(CCMTA)

CONFERENCE CANADIENNE DES ADMINISTRATEURS
EN TRANSPORT MOTORISE
(CCATM)

Charlottetown
P.E.I. / (I.-P.-E.)

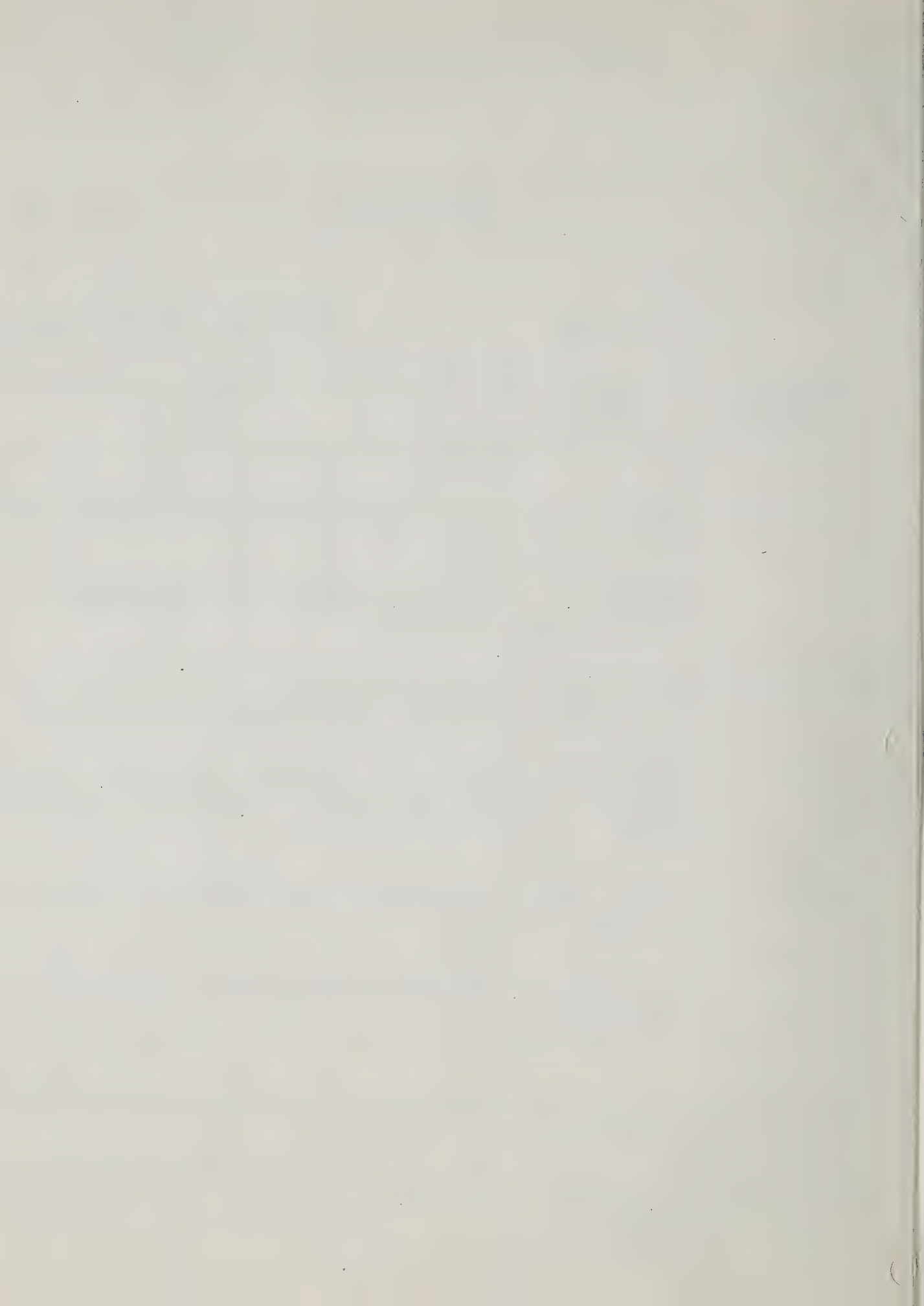
June 15-17, 1982

du 15 au 17 juin 1982

LIST OF PUBLIC DOCUMENTS

LISTE DES DOCUMENTS PUBLICS

DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
840-226/015	Canadian Trucking Association	Submission of the Canadian Trucking Association - National Provincial Standards Council
	Association canadienne du camionnage	Mémoire du Conseil national provincial des normes de l'Association canadienne du camionnage
840-226/016	Canadian Urban Transit Association	Articulated Transit Buses in Canada - A Proposal to Remove Regulatory Restrictions by the Canadian Urban Transit Association
	Association canadienne du transport urbain	Les autobus articulés au Canada - Proposition en vue d'abolir les restrictions réglementaires présentée par l'Association canadienne du transport urbain
840-226/017	Private Motor Truck Council of Canada	Submission by the Private Motor Truck Council of Canada
	Association canadienne du camionnage d'entreprise	Présentation par l'Association canadienne du camionnage d'entreprise
840-226/018	Canadian Manufacturers' Association	Submission by the Canadian Manufacturers' Association
	Association des manufacturiers canadiens	Mémoire de l'Association des manufacturiers canadiens



DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
840-226/019	Canadian Association of Movers Association canadienne des déménageurs	Submission by the Canadian Association of Movers Mémoire présenté par l'Association canadienne des déménageurs
840-226/020	Moped Association of Canada Association cyclomoteurs du Canada	Why Mopeds Require Operable Pedals and A Request that Provinces and Territories Maintain Separate Accident Statistics for Mopeds - A Submission to the CCMTA Pourquoi les cyclomoteurs doivent être munis de pédales de fonctionnement et une demande pour que les Provinces et les Territoires gardent des statistiques séparées concernant les accidents des cyclomoteurs - Une présentation à la CCATM
840-226/021	Motorcycle and Moped Industry Council Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur	A Uniform Federal/Provincial Definition for Mopeds/Nopeds - An Update Une définition uniforme fédérale/provinciale cyclomoteurs/cyclomoteurs sans pédales (Mopeds/Nopeds) - Mise à jour
840-226/022	Motorcycle & Moped Industry Council Conseil de l'industrie de la motocyclette et du cyclomoteur	Motorcycle Rider Training and Licensing in Canada - An Update Formation des motocyclistes et octroi du permis au Canada - Mise à jour
840-226/023	Automobile Importers of Canada Les Importateurs d'automobiles du Canada	Automobile Importers of Canada - Presentation to the CCMTA Les Importateurs d'automobiles du Canada - Mémoire présenté à la CCATM

DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
840-226/024	Motor Vehicle Manufacturers' Association Société des fabricants de véhicules à moteur	Motor Vehicle Manufacturers' Association - Presentation to the CCMTA Société des fabricants de véhicules à moteur - Mémoire présenté à la CCATM
840-226/025	Canadian Cycling Association Association cycliste canadienne	The Canadian Cycling Association presents: "Bicycles and the Law" by Daniel Herbert L'Association cycliste canadienne présente: "Les bicyclettes et la loi" par Daniel Hébert

THIRTEENTH ANNUAL MEETING OF DEPUTY MINISTERS OF LABOUR
ON ILO QUESTIONS

Quebec's Proposal Respecting the
Federal-Provincial Consultation
Process on Certain I.L.O. Matters

Quebec

Hull (Quebec)
April 27, 1982

QUEBEC'S PROPOSAL RESPECTING THE
FEDERAL-PROVINCIAL CONSULTATION
PROCESS ON CERTAIN I.L.O. MATTERS

Mr. President,
Dear Colleagues,

For the past few years, the provinces have been actively involved in the I.L.O. activities with the federal government. This work has been carried out all year long but is is specially intense during the period preceding the meeting of the deputy ministers of Labour on these matters and the session of the International Labour Conference.

In order to prepare the documents concerning draft instruments, conventions and recommendations, we must carry out research and consult the various provincial departments and agencies concerned, and because Québec has its own tripartite consultation mechanism, that is to say Committee n° 23 of the Advisory Council on Labour and Manpower (ACLM), we must also consult our labour market partners about positions to be taken.

During the last few years, the preparatory work for the above-mentioned meetings was at the very least disturbed because delays were insufficient. In some cases, the provinces were allowed a 3-week delay only.

As proven by past experience, this lapse of time allotted to provinces is seldom respected for any reasons whatsoever; it may result from delay by the International Labour Office in sending us copies of their reports or delay in mailing or from inevitable imbroglios that may occur.

For example, let's say that Québec received on March 6, 1981 report VIII (2) of the International Labour Office respecting the Termination of Employment at the Initiative of the Employer while it received report V (2) on the same project on March 30th, 1982 only.

We must notice that all these delays, that sometimes cannot be controlled, are assumed by the provinces that must prepare their documents and positions within such an unsufficient delay. Moreover, in the prevailing situation, the federal department of Labour is allotted more than 4 weeks following the meeting with the deputy ministers, to prepare or merely adapt the instructions on technical matters to delegates to the Conference.

We would then propose to shorten the period allotted for this final step, scheduled from the end of April to the end of May, that requires much less work than that preceding the meeting of the deputy ministers. Thus the period assigned to the preparatory work of the provinces and the federal government for the meeting of the deputy ministers of Labour on I.L.O. matters might be extended and postponed until the second week of May.

To sum up, we would like that the period allotted to the preparatory work for the meetings of the deputy ministers and the International Labour Conference be extended and to do this:

- (1) that the federal government should officially approach the International Labour Office so that it will submit more rapidly its reports in both languages;
- (2) that the meeting of the deputy ministers should rather be held in May so that the provinces will have a minimum delay of six weeks from the time the reports of the International Labour Office are received.

13^e REUNION ANNUELLE DES SOUS-MINISTRES DU TRAVAIL
SUR LES QUESTIONS TOUCHANT L'OIT

Proposition du Québec relative au
processus de consultation fédérale-provinciale
sur certaines questions de l'O.I.T.

Québec

Hull (Québec)
1^e 27 avril 1982

PROPOSITION DU QUEBEC RELATIVE AU PROCESSUS DE CONSULTATION
FEDERALE-PROVINCIALE SUR CERTAINES QUESTIONS DE L'O.I.T.

Monsieur le président,
Chers collègues,

Depuis quelques années déjà, les provinces collaborent activement avec le gouvernement fédéral aux activités de l'O.I.T. Ces travaux se poursuivent durant toute l'année, mais ils sont particulièrement intenses durant la période qui précède la réunion des sous-ministres du Travail sur ces questions et la session de la Conférence internationale du Travail.

La préparation des documents relatifs aux projets d'instrument, conventions et recommandations, exige une période de travail et de recherche, des consultations avec divers ministères et organismes provinciaux impliqués et, pour le Québec, qui possède son propre mécanisme de consultation tripartite avec le Comité n° 23 du Conseil consultatif du Travail et de la Main-d'oeuvre (CCTM), une consultation des partenaires socio-économiques sur ses projets de position.

Au cours des récentes années, les travaux préparatoires aux événements précités ont été à tout le moins perturbés par les délais réellement trop restreints auxquels nous sommes soumis. En effet, la période que se voient accorder les provinces est de l'ordre de trois semaines dans certains cas.

Comme l'expérience l'a démontré, ce laps de temps alloué aux provinces est rarement respecté pour toutes sortes de raisons, allant des retards du B.I.T. à nous faire parvenir copies de leurs rapports, aux délais des postes et aux inévitables imbroglios qui peuvent se produire.

A titre d'exemple, mentionnons que le Québec recevait, l'an dernier, le rapport VIII (2) du B.I.T. sur le projet d'instrument portant sur la cessation de la relation de travail à l'initiative de l'employeur le 6 mars, alors que le rapport V (2) du même projet ne fut reçu, cette année, que le 30 mars.

Force nous est de constater que tous ces retards ou délais, parfois incontrôlables sont assumés par les provinces qui doivent élaborer leurs documents et leurs positions à l'intérieur de ce court délai. Par ailleurs, dans la situation qui prévaut actuellement, le ministère fédéral du Travail se voit accorder après la rencontre des sous-ministres, plus de quatre semaines, pour préparer ou simplement adapter les instructions aux délégués à la Conférence sur les questions dites techniques.

Nous suggérerions donc d'abrégier la période allouée à cette phase terminale, s'étalant de la fin du mois d'avril à la fin du mois de mai, qui requiert une somme de travail sensiblement moindre que celle précédant la rencontre des sous-ministres. Ce faisant, nous pourrions allonger la période impartie aux travaux préparatoires des provinces et du gouvernement fédéral pour la rencontre des sous-ministres du Travail sur les questions de l'O.I.T., qui pourrait alors être vraisemblablement reportée durant la deuxième semaine du mois de mai.

En somme, nous souhaiterions que la période dévolue aux travaux préparatoires aux réunions des sous-ministres et à la Conférence internationale du Travail, soit prolongée et pour ce faire:

1) que le gouvernement fédéral fasse une démarche officielle auprès du B.I.T. pour qu'il transmette ses rapports avec plus de diligence et ce, dans les deux langues;

2) que la réunion des sous-ministres se tienne plutôt au mois de mai, de façon à assurer aux provinces un délai minimum de six semaines à compter de la réception des rapports du B.I.T.

THIRTEENTH ANNUAL MEETING OF DEPUTY MINISTERS OF LABOUR
ON ILO QUESTIONS

13^e REUNION ANNUELLE DES SOUS-MINISTRES DU TRAVAIL
SUR LES QUESTIONS TOUCHANT L'OIT

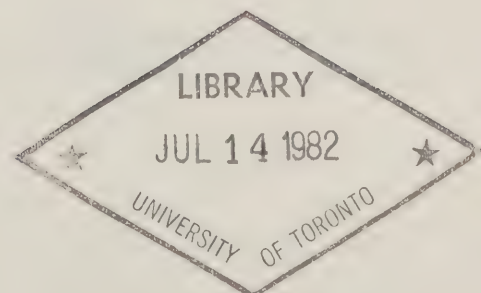
Hull (Quebec)
April 27, 1982

Hull (Québec)
le 27 avril 1982

LIST OF PUBLIC DOCUMENTS

LISTE DES DOCUMENTS PUBLICS

DOCUMENT NO. N° DU DOCUMENT	SOURCE ORIGINE	TITLE TITRE
840-229/040	Quebec	Quebec's Proposal Respecting the Federal-Provincial Consultation Process on Certain I.L.O. Matters
	Québec	Proposition du Québec relative au processus de consultation fédérale-provinciale sur certaines question de l' O.I.T.



DOCUMENT: 840-242/005

FEDERAL-PROVINCIAL MEETING OF OFFICIALS
ON ABORIGINAL CONSTITUTIONAL MATTERS

Statement for the Press

Winnipeg, Manitoba
October 14, 1982

Statement for the Press

The meeting being held in the Birchwood Inn, Winnipeg, today brings together representation of the federal government, of the provincial and territorial governments and of the Assembly of First Nations (attending as observers only), the Native Council of Canada and the Inuit Committee on National Issues.

The meeting consists of officials. There is no ministerial representation from the federal, provincial and territorial governments.

The purpose of the meeting is to put in place a preparatory process that will lead to the development of an agenda for the First Ministers' Conference on the Constitution to be held in the earlier part of March 1983.

This First Ministers' Conference is required to be held by Section 37 of the Constitution Act of 1982. The Section reads as follows:

- 37 - (1) "A constitutional conference composed of the Prime Minister of Canada and the first ministers of the province shall be convened by the Prime Minister of Canada within one year after this Part comes into force.
- (2) The conference convened under subsection (1) shall have included in its agenda an item respecting constitutional

matters that directly affect the aboriginal peoples of Canada, including the identification and definition of the rights of those peoples to be included in the Constitution of Canada, and the Prime Minister of Canada shall invite representatives of those peoples to participate in the discussions on that item.

- (3) The Prime Minister of Canada shall invite elected representatives of the governments of the Yukon Territory and the Northwest Territories to participate in the discussions on any item on the agenda of the conference convened under subsection (1) that, in the opinion of the Prime Minister, directly affects the Yukon Territory and the Northwest Territories."

Today's meeting cannot, in the absence of First Ministers, make any final determination of any question.

The meeting is closed to the press and the public.

DOCUMENT: 840-242/005

Traduction du Secrétariat

RÉUNION FÉDÉRALE-PROVINCIALE DE FONCTIONNAIRES
SUR LES QUESTIONS CONSTITUTIONNELLES
INTÉRESSANT LES AUTOCHTONES

Déclaration à la presse

Winnipeg (Manitoba)
Le 14 octobre 1982

Déclaration à la presse

La réunion qui se tient aujourd'hui au Birchwood Inn de Winnipeg rassemble des représentants des gouvernements fédéral, provinciaux et territoriaux, de l'Assemblée des premières nations (qui assistent à titre d'observateurs seulement), du Conseil national des autochtones du Canada et du Comité inuit sur les affaires nationales.

La rencontre est composée de hauts fonctionnaires. Aucun ministre des gouvernements fédéral, provinciaux ou territoriaux n'y participe.

Son objectif est de mettre en place un processus préparatoire en vue de l'élaboration d'un ordre du jour pour la Conférence des premiers ministres sur la Constitution qui se tiendra au début de mars 1983.

Cette conférence doit se tenir en vertu de l'article 37 de la Loi constitutionnelle de 1982 qui se lit comme suit:

37 - (1) "Dans l'année suivant l'entrée en vigueur de la présente partie, le premier ministre du Canada convoque une conférence constitutionnelle réunissant les premiers ministres provinciaux et lui-même.

- (2) Sont placées à l'ordre du jour de la conférence visée au paragraphe (1) les questions constitutionnelles qui intéressent directement les peuples autochtones du Canada, notamment la détermination et la définition des droits de ces peuples à inscrire dans la Constitution du Canada. Le premier ministre du Canada invite leurs représentants à participer aux travaux relatifs à ces questions.
- (3) Le premier ministre du Canada invite des représentants élus des gouvernements du territoire du Yukon et des territoires du Nord-Ouest à participer aux travaux relatifs à toute question placée à l'ordre du jour de la conférence visée au paragraphe (1) et qui, selon lui, intéresse directement le territoire du Yukon et les territoires du Nord-Ouest."

En raison de l'absence des premiers ministres, aucune décision finale ne sera prise sur une question ou une autre.

La réunion se tient à huis clos.

